ASSEMBLÉE NATIONALE

PREMIÈRE SESSION QUARANTE ET UNIÈME LÉGISLATURE

Journal des débats

**de la Commission permanente
des transports et de l'environnement**

Le mardi 6 février 2018 — Vol. 44 N° 143

Consultations particulières sur le projet de loi n° 165 — Loi modifiant le Code de la sécurité routière et d'autres dispositions (1)

**Président de l'Assemblée nationale :
M. Jacques Chagnon**

QUÉBEC

Abonnement annuel (TPS et TVQ en sus):

Débats de l'Assemblée	145,00 $
Débats de toutes les commissions parlementaires	500,00 $
Pour une commission parlementaire en particulier	100,00 $
Index (une session, Assemblée et commissions)	30,00 $

Achat à l'unité: prix variable selon le nombre de pages.

Règlement par chèque à l'ordre du ministre des Finances et adressé comme suit:

Assemblée nationale du Québec
Direction de la gestion immobilière et des ressources matérielles
1020, rue des Parlementaires, bureau RC.85
Québec (Québec)
G1A 1A3

Téléphone: 418 643-2754
Télécopieur: 418 643-8826

Consultation des travaux parlementaires de l'Assemblée ou des commissions parlementaires dans Internet à l'adresse suivante:
www.assnat.qc.ca

Dépôt légal: Bibliothèque nationale du Québec
ISSN 0823-0102

Commission permanente des transports et de l'environnement

Le mardi 6 février 2018 — Vol. 44 N° 143

Table des matières

Remarques préliminaires 1
M. André Fortin 1
M. Martin Ouellet 2
M. Benoit Charette 3

Auditions 3
Sûreté du Québec (SQ) 3
Association des directeurs de police du Québec (ADPQ) 11
Piétons Québec 19
Vélo Québec 26
Réseau de recherche en sécurité routière du Québec 32
Fédération des producteurs forestiers du Québec (FPFQ) 39
L'Union des producteurs agricoles (UPA) 48

Autres intervenants

M. Alexandre Iracà, président

M. Ghislain Bolduc
M. Guy Bourgeois
M. Mathieu Lemay

* M. Patrick Marchand, SQ
* M. Francis Bernardin, idem
* M. Paul Leduc, idem
* Mme Helen Dion, ADPQ
* M. Marco Beauregard, idem
* Mme Jeanne Robin, Piétons Québec
* M. Marc-Olivier Blouin, idem
* M. Louis Bernier-Héroux, idem
* Mme Suzanne Lareau, Vélo Québec
* M. Jean-François Pronovost, idem
* Mme Magali Bebronne, idem
* Mme Marie Claude Ouimet, Réseau de recherche en sécurité routière du Québec
* M. Thomas G. Brown, idem
* M. José Ignacio Nazif-Muñoz, idem
* M. Pierre-Maurice Gagnon, FPFQ
* M. Marc-André Côté, idem
* M. Martin Caron, UPA
* M. Daniel Bernier, idem

* Témoins interrogés par les membres de la commission

Le mardi 6 février 2018 — Vol. 44 N° 143

Consultations particulières sur le projet de loi n° 165 — Loi modifiant le Code de la sécurité routière et d'autres dispositions (1)

(Dix heures trois minutes)

Le Président (M. Iracà) : À l'ordre, s'il vous plaît! Alors, ayant constaté le quorum, je déclare la séance de la Commission des transports et de l'environnement ouverte. Je demande à toutes les personnes dans la salle de bien vouloir éteindre la sonnerie de leurs téléphones cellulaires et appareils électroniques.

La commission est réunie afin de procéder à des auditions publiques dans le cadre des consultations particulières sur le projet de loi n° 165, Loi modifiant le Code de la sécurité routière et d'autres dispositions.

Alors, Mme la secrétaire, y a-t-il des remplacements?

La Secrétaire : Oui, M. le Président. M. Martel (Nicolet-Bécancour) sera remplacé par M. Charette (Deux-Montagnes).

Remarques préliminaires

Le Président (M. Iracà) : Excellent. Merci beaucoup. Voici l'ordre du jour de cet avant-midi. Nous allons débuter par des remarques préliminaires. Par la suite, nous entendrons les groupes suivants : la Sûreté du Québec et l'Association des directeurs de police du Québec.

Alors, je souhaite la bienvenue évidemment à tous mes collègues qui reprennent la session parlementaire. Nous allons avoir certainement une belle année 2018. Nous commençons en grande avec un projet de loi, quand même, qui était attendu depuis longtemps. Et ça nous fait plaisir d'entendre les intervenants qui seront ici avec nous aujourd'hui. Je salue tout le personnel, tous mes collègues, et une belle année 2018.

Alors, nous allons débuter. Je cède la parole au ministre. Avant de céder la parole au ministre, nous allons débuter les remarques préliminaires avec le premier groupe, qui est la Sûreté du...

Une voix : ...

Le Président (M. Iracà) : Les remarques préliminaires, excusez-moi, Mme la secrétaire. Alors, je cède la parole au ministre des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports pour ses remarques préliminaires. Alors, M. le ministre, vous disposez de six minutes.

M. André Fortin

M. Fortin (Pontiac) : Merci beaucoup. Merci, M. le Président. Je veux d'abord saluer l'ensemble des collègues qui sont ici avec nous : M. le député de René-Lévesque — c'est un plaisir de vous avoir avec nous — M. le député de Deux-Montagnes, M. le député de Masson, et les collègues du côté du gouvernement, MM. les députés d'Abitibi-Est — je me trompe tout le temps, est ou ouest, est, je crois — Maskinongé et Sainte-Rose, mon adjoint parlementaire, le député de Mégantic. Pour les travaux, on aura le sous-ministre adjoint, Jérôme Unterberg, avec nous, et mon conseiller politique, M. Vincent Robidas. Bonne session à tous.

Le projet de loi qu'on présente aujourd'hui vise... ou qu'on a présenté en décembre vise à modifier et, je dirais, surtout à moderniser notre Code de la sécurité routière. Vous le savez, nous le savons tous, le Québec est déjà un chef de file en matière de sécurité routière, et ce, depuis longtemps. Toutefois, les témoignages que nous avons eus lors des consultations publiques sur la sécurité routière, qui avaient été lancées par mon prédécesseur, nous ont convaincus qu'il y avait encore beaucoup de place à amélioration, si bien que plusieurs des mesures que vous retrouverez ont été élaborées suite à des recommandations que nous y avons entendues.

En matière de sécurité routière, le Québec doit s'adapter aux nouvelles réalités, et notamment aux nouvelles technologies. Autour de la table, nous avons ici aujourd'hui plusieurs parents avec nous. Et moi-même, à titre de père de famille, la sécurité est certainement l'une de mes préoccupations constantes, et je vous avoue que, depuis que je suis maintenant ministre des Transports, c'est une préoccupation quotidienne. La sécurité des usagers de la route fait partie des responsabilités que nous avons tous, et c'est donc un engagement clair d'oeuvrer à ce niveau. Pour ces raisons, j'estime que le projet de loi ne se prête pas nécessairement à la partisanerie. Ce n'est pas une question idéologique, ce n'est pas une question partisane, c'est un enjeu de sécurité. Et, à ce niveau-là, j'aborderai les discussions d'une façon non partisane dans cette commission parlementaire.

Je suis convaincu que nous avons le devoir d'envoyer un message fort, d'une voix unie, pour que les usagers de la route adoptent tous des comportements adéquats, des comportements responsables, des comportements prudents, en respect des autres usagers. Pour ce projet de loi, nous souhaitons mettre de l'avant un principe reconnu dans plusieurs pays, le principe de prudence, qui confirme la volonté de protéger l'usager le plus vulnérable. Pour ça, nous voulons entre autres proposer de nouvelles règles de circulation qui permettront un nouveau partage de la route.

Au cours des dernières années, le renforcement de la législation, des campagnes de sensibilisation frappantes, entre autres à la Société de l'assurance automobile, des contrôles soutenus de la part des policiers et des contrôleurs routiers, le développement et l'amélioration des infrastructures ont permis d'améliorer grandement le bilan routier, si bien que le nombre de décès maintenant sur les routes du Québec est passé de 720 en 2006 à 351 en 2016. Et, bien que cette amélioration soit notable, elle n'en demeure pas moins fragile, et les gains sont de plus en plus difficiles à obtenir. Trop de jeunes Québécois sont impliqués dans des collisions avec décès, trop de piétons sont happés, trop de cyclistes sont blessés. Les motocyclistes eux aussi demeurent, encore aujourd'hui, particulièrement à risque. Nous avons la responsabilité, pour eux, de faire mieux pour assurer leur sécurité.

Le Code de la sécurité routière doit également refléter les nouvelles réalités. On remarque une augmentation des déplacements actifs et, par le fait même, plus de piétons, plus de cyclistes sur nos routes. Par ailleurs, bien que davantage de Québécois choisissent aujourd'hui le transport en commun, le nombre de véhicules sur les routes est toujours en hausse. Et presque tous les Québécois possèdent aujourd'hui un téléphone cellulaire, et, beaucoup trop souvent, il est source de distraction. Au moment de la dernière grande mise à jour du Code de la sécurité routière, en 1986, cette réalité-là n'existait pas. Enfin, il y aura bientôt au Québec, comme partout ailleurs, des véhicules autonomes en circulation, et il faut prévoir des règles pour encadrer l'usage sécuritaire de cette nouvelle technologie.

Vous comprendrez, M. le Président — j'ai oublié de vous saluer tantôt, M. le Président — qu'il faut impérativement revoir le Code de la sécurité routière du Québec. Le projet de loi qui vous est donc soumis a pour but de mettre en place une législation adéquate qui tient compte de la réalité actuelle, mais aussi de la multiplicité des modes de transport.

De façon concrète, ce projet de loi contient 83 mesures, dont certaines modifieront de façon importante les règles à suivre pour circuler sur les routes du Québec. Nous introduisons un principe de prudence. Nous obligerons les récidivistes en matière de conduite avec facultés affaiblies de conduire à vie un véhicule muni d'un antidémarreur. Nous augmenterons les amendes pour les conducteurs qui utilisent un appareil électronique. Ajoutons qu'une récidive vaudra également la peine maximale possible et une suspension immédiate du permis de trois, sept ou 30 jours, selon qu'il s'agit d'une première, deuxième ou troisième récidive. Nous devançons la date de début de la période d'obligation des pneus d'hiver au 1er décembre afin de s'adapter aux réalités de l'hiver du Québec. Nous proposerons également une mesure réglementaire afin de simplifier le processus d'exemption temporaire pour ceux qu'on appelle amicalement les snowbirds. Le projet de loi contient enfin des mesures afin d'améliorer la sécurité des jeunes sur nos routes parce qu'encore aujourd'hui ceux-ci sont surreprésentés lors de collisions avec dommages corporels ou décès, et ce, particulièrement la nuit.

En conclusion, nous espérons que les mesures que nous proposons permettront d'éviter des accidents à des milliers de Québécois. Et je peux vous assurer que les mesures proposées reflètent les propositions reçues en consultations publiques. Elles reflètent également les propositions de nos partenaires qui sont sur le terrain au quotidien, qui agissent de façon concrète pour assurer la sécurité de nos routes. Nous avons le devoir aujourd'hui de les soutenir dans leurs actions. Nous avons le devoir d'examiner avec attention et respect les propositions de la population qui est venue nous raconter comment d'autres vies pourraient être brisées si nous ne faisons rien.

Je suis convaincu, M. le Président, que mes collègues verront dans ce projet de loi un avancement pour notre société, de même que pour la sécurité de tous les usagers de la route. Merci.

• *(10 h 10)* •

Le Président (M. Iracà) : Merci beaucoup, M. le ministre. Vous êtes directement dans les temps, alors bravo! Je cède maintenant la parole au porte-parole de l'opposition officielle pour ses remarques préliminaires pour une durée maximale de 3 min 30 s.

M. Martin Ouellet

M. Ouellet : Merci beaucoup, M. le Président. Donc, à mon tour de saluer les collègues de la deuxième opposition. Je serai accompagné de Jean-Philippe Rochette, mon recherchiste, de Laurie Comtois, notre équipe de leaders aussi. Bonjour à vous, gens de la partie gouvernementale. M. le ministre, c'est votre premier projet de loi en matière de ministre des Transports, alors il va nous faire plaisir de travailler dans un mode collaboratif, assurément.

Cela étant dit, on a plusieurs questions, M. le Président, dans la pièce législative qu'on va voir parce que, oui, elle est majeure. On va faire une refonte de la sécurité routière. Je fais beaucoup de route sur la circonscription de René-Lévesque. Je suis souvent sur le chemin. Je suis témoin de comportements délinquants. Je ne dis pas que je suis parfait moi non plus au volant, mais je pense que la nouvelle pièce législative devra, de ma part aussi, apporter une certaine modification à ma conduite.

On a plusieurs questions, M. le Président, notamment à l'intérieur de la pièce législative. Est-ce qu'on pourrait aussi améliorer le transport lourd? On ne va peut-être pas assez loin. Alors, on aura l'occasion, lors des consultations, d'avoir certaines précisions.

Téléphonie cellulaire. Effectivement, lorsqu'on avait fait l'introduction de la sécurité routière, ces engins-là n'existaient pas. Donc, on fait face à de nouveaux enjeux. Je pense que c'est important de se poser les véritables questions pour améliorer la sécurité en ce sens.

Cohabitation vélos, autos. De plus en plus de gens utilisent leurs vélos aussi l'hiver. Notamment, chez nous, on a ces fameux «fat bikes» que les gens utilisent en région. Donc, assurément, on doit assurer une meilleure collaboration sur la route. Alors, il nous fera plaisir de participer à l'amélioration de la sécurité dans le cas de ces travaux.

L'alcool au volant, c'est criminel. On le dit assez souvent. Donc, on est assez d'accord avec les nouvelles mesures qui seront déposées. On aura assurément des questions, notamment avec les gens qui représentent les corps policiers, pour améliorer leur travail dans la détection de ces comportements délinquants là.

Et, en terminant, M. le Président, évidemment, on s'adresse aussi à nos jeunes et à nos jeunes conducteurs. On sait que malheureusement ils font partie trop souvent de la statistique. Il y a des dispositions législatives qui semblent donner des solutions. On aura des questions aussi, notamment à ceux et celles qui n'ont pas d'alternative. Je pense aux jeunes en région qui n'ont pas de transport collectif le soir et qui ont comme seul véhicule personnel le choix de se déplacer pour aller travailler. Alors, on aura des enjeux assurément à discuter de ce côté-là.

Bref, M. le Président, une collaboration pleine et entière, des discussions intéressantes, un bon deux semaines de consultations et 256... sans compter les amendements de lois qu'on aura à exiger... à regarder, pardon. Alors, il nous fera plaisir, M. le Président, d'offrir notre pleine collaboration.

Le Président (M. Iracà) : Excellent. Merci beaucoup. Nous aurons beaucoup de plaisir. Merci, M. le député de René-Lévesque. Je cède maintenant la parole au porte-parole du deuxième groupe d'opposition pour ses remarques préliminaires pour une durée de 2 min 30 s. La parole est à vous.

M. Benoit Charette

M. Charette : C'est bien gentil. Merci, M. le Président. Vous allez me permettre, dans un premier temps, de vous saluer, saluer le ministre, les gens du ministère qui l'accompagnent — ce seront des aides très précieuses au cours des prochaines semaines, très certainement — les collègues de la partie gouvernementale, mon collègue de l'opposition officielle, mon collègue, estimé collègue de la région de Lanaudière, et mon fidèle compagnon, Romain, qui aussi sera d'une grande utilité au cours des prochaines semaines.

Écoutez, le ministre l'a mentionné il y a quelques instants à peine, la dernière réforme d'importance remonte à 1986, donc ça fait plus de 20 ans. C'est un dossier qui est important. Rares sont les sujets qui, on peut le prétendre, touchent tous les citoyens du Québec. C'en est un, celui-ci, d'où l'importance pour nous de travailler de façon non partisane, le ministre l'a également mentionné. Pour avoir eu à travailler avec lui sur quelques dossiers, je suis déjà convaincu de cette collaboration-là, donc convaincu que les prochaines semaines seront constructives et que le bilan routier, que la sécurité routière se trouveront gagnants suite aux différentes modifications qui seront apportées. Il y a naturellement des questions d'actualité qui touchent ou qui réfèrent à la sécurité, notamment le défi de la légalisation prochaine de la marijuana. On a le plaisir, ce matin, je les remercie également, d'avoir différents représentants de différents corps policiers.

Donc, ce seront, dans chacun des cas, des échanges très fructueux, très éclairants pour nous, législateurs. Et ça va nous permettre ensuite de procéder à l'étude article par article avec une connaissance du dossier encore plus approfondie. Donc, bons travaux à tous les collègues.

Le Président (M. Iracà) : Merci beaucoup, M. le député de Deux-Montagnes.

Auditions

Alors, je souhaite la bienvenue aux représentants de la Sûreté du Québec. Je vous demande de bien vouloir vous présenter ainsi que les personnes qui vous accompagnent. Je vous rappelle que vous disposez de 10 minutes pour votre exposé. Par la suite, nous procéderons à la période d'échange avec les membres de la commission. Sans plus tarder, la parole est à vous, messieurs.

Sûreté du Québec (SQ)

M. Marchand (Patrick) : M. le Président, bonjour. Bonjour à tous. Alors, je suis le capitaine Patrick Marchand, responsable de la Direction du soutien au territoire à la Sûreté du Québec. Et je suis accompagné aujourd'hui de mon adjoint, le capitaine Paul Leduc, responsable du Service de la sécurité routière et récréotouristique, ainsi que du spécialiste en sécurité routière, le sergent Francis Bernardin.

Donc, à titre préliminaire, nous tenons à remercier la Commission des transports et de l'environnement d'avoir invité la Sûreté du Québec à un projet aussi stimulant que la refonte du Code de la sécurité routière. Et, dans les remarques préliminaires, vous en avez parlé tantôt, plusieurs sujets d'actualité, plusieurs sujets chauds. Et, récemment, lorsqu'on a déposé notre bilan, la Sûreté du Québec, sur les collisions mortelles 2017, on a pu voir que la distraction au volant est passée comme deuxième cause de collision mortelle. Alors, je pense qu'on est en plein dans les objectifs de cette refonte-là.

Donc, à titre de corps de police national, la Sûreté du Québec agit sous l'autorité du ministre de la Sécurité publique. Elle a pour mission le maintien de la paix et l'ordre public, la préservation de la vie, de la sécurité et des droits fondamentaux des personnes et la protection des biens. Cette dernière soutient aussi les communautés policières et coordonne les opérations policières d'envergure. Elle contribue à l'intégrité des institutions étatiques et assure la sécurité des réseaux de transport. La Sûreté du Québec, je vous le rappelle, dessert 1 042 municipalités, réparties dans 86 MRC sur son territoire, donc un peu plus de 2,5 millions d'habitants, et nous couvrons 1,2 million de kilomètres de routes, et, pour ce faire, nous avons 7 633 effectifs, dont 5 500 policiers.

Au cours des dernières années, l'augmentation de la population, vous l'avez souligné, a contribué à l'accroissement des usagers des véhicules routiers, donc du réseau routier, et, bien que les collisions mortelles ou avec blessés soient en diminution constante, il n'en demeure pas moins que certaines tendances et comportements observés soulèvent des préoccupations pour les autorités policières. À titre d'acteur de premier plan, la Sûreté du Québec travaille à la mise en place de stratégies en sécurité routière de concert avec les différents partenaires, dont la Société de l'assurance automobile

du Québec, le ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports, le MSP, l'École nationale de police et les autres corps policiers.

Elle s'est dotée, la Sûreté du Québec, d'une politique en matière de sécurité routière 2013-2020 et elle s'inscrit dans les objectifs stratégiques de l'État. Cette politique mise sur une synergie en quatre axes, donc sur l'éducation, la prévention, l'intervention, et les communications, donc ce qu'on appelle l'acronyme EPIC. Ça favorise sans contredit l'amélioration du bilan routier et du sentiment de sécurité des usagers du réseau. Il s'agit sans contredit d'un outil important afin de promouvoir les comportements sécuritaires et responsables.

Dans le cadre de la consultation publique de la sécurité routière mise de l'avant en janvier 2017, la Sûreté a partagé, par l'intermédiaire d'un mémoire déposé à cette occasion, plusieurs propositions de modifications législatives avec le MTMDET en prévision d'une éventuellement réforme du Code de la sécurité routière. Les différentes propositions étaient regroupées sous neuf thématiques différentes. Suivant la lecture et l'analyse du projet de loi présenté le 8 décembre dernier devant l'Assemblée nationale, la Sûreté souhaite porter à votre attention certains commentaires concernant les différentes exceptions dont peut bénéficier un conducteur d'un véhicule d'urgence dans l'exercice de ses fonctions lorsque les circonstances l'exigent.

Dans l'exercice de ses fonctions, le conducteur d'un véhicule d'urgence est régulièrement appelé à actionner les feux clignotants ou pivotants ou des avertisseurs sonores de ces derniers lorsque les circonstances le nécessitent. Il est alors exempté de l'application de nombreuses dispositions du Code de la sécurité routière. Toujours dans la mesure où les circonstances l'exigent, un membre de la Sûreté pourrait ainsi faire défaut d'immobiliser son véhicule face à un panneau d'arrêt, un feu rouge, franchir des lignes de démarcation continues, compléter des dépassements successifs par la droite ou en quittant la chaussée, circuler à une vitesse supérieure à celle permise ou encore immobiliser son véhicule à des endroits normalement prohibés.

• *(10 h 20)* •

Quoique cette liste paraît exhaustive, plusieurs dispositions du Code de la sécurité routière demeurent applicables aux policiers appelés à se déplacer en conduite d'urgence. Ces derniers ne sont, entre autres, aucunement autorisés à commettre les infractions suivantes, c'est-à-dire effectuer un dépassement en empruntant la voie réservée à la circulation en sens inverse à l'approche d'une intersection, d'un passage à niveau, d'un tunnel ou d'un passage piétonnier dûment identifié, également suivre un véhicule à une distance qui n'est pas prudente, s'engager sur un chemin à accès limité ailleurs qu'aux endroits prévus à cette fin, circuler sur une propriété privée afin d'éviter une signalisation, faire marche arrière sur un chemin à accès limité ou ses voies d'entrée et sortie, faire marche arrière ailleurs que sur un chemin à accès limité, s'immobiliser face à un feu jaune et signaler son intention. C'est ainsi que le Comité de déontologie policière a décidé qu'un policier ayant traversé un terre-plein ne pouvait bénéficier des exemptions prévues à 378, et ce, en raison du fait que la disposition interdit une telle manoeuvre ou ne figure pas dans les exceptions.

Nous sommes d'avis que le régime actuel pourrait occasionnellement restreindre indûment la capacité d'intervention des policiers, particulièrement lorsque la situation est urgente et le nécessite, pour préserver la vie et la sécurité des gens. Interdire totalement certaines manoeuvres, en ce sens, sans égard aux circonstances, nous apparaît questionnable. En effet, une action prohibée pourrait s'avérer nécessaire. Les tribunaux ont reconnu à maintes reprises les principes de primauté du droit et de l'égalité des citoyens devant la loi. Reconnaître que les policiers peuvent contrevenir au Code de la sécurité routière au-delà des exemptions législatives accordées expressément par le législateur contrevient potentiellement au fondement de la société de droit à l'intérieur duquel nous évoluons. Dans la mesure du conducteur d'un véhicule d'urgence... est dans l'exercice de ses fonctions et que les circonstances exigent d'actionner les feux clignotants ou pivotants ou les avertisseurs sonores, nous sommes d'avis que ces derniers devraient être exemptés de l'application de l'ensemble des règles. Mais, comme je vous ai présenté tantôt, il pourrait y avoir aussi des exemptions ciblées.

Donc, si on revient à l'exemption complète, donc, d'avoir conduit un véhicule à une vitesse susceptible de mettre en péril les personnes ou la propriété ou avoir commis des actions susceptibles de mettre en péril la vie ou la sécurité des personnes ou des propriétés, ces alternatives permettraient ainsi aux policiers d'avoir la latitude d'action nécessaire dans l'accomplissement de leur mission. Afin d'assurer tant la sécurité du public que celle des conducteurs des véhicules d'urgence, nous croyons que les quatre critères pourraient être considérés afin de justifier ces exemptions, c'est-à-dire lorsque la manoeuvre est effectuée par nécessité, en l'absence de toute autre alternative, lorsque la vie est en danger ou en tenant compte de l'environnement.

De surcroît, la Cour d'appel du Québec a pris soin de rappeler que l'exemption prévue à 378 du Code de la sécurité routière ne relève pas les policiers de leur devoir d'agir avec prudence. Le devoir d'utiliser le véhicule patrouille avec prudence et discernement, prévu spécifiquement à l'article 11 du code de la déontologie des policiers du Québec, milite également en ce sens.

En conclusion, suivant le dépôt du projet de loi n° 165 devant l'Assemblée nationale en décembre dernier, la Sûreté a pris connaissance avec grand intérêt de différents amendements proposés. En plus d'adresser certaines problématiques soulignées antérieurement par l'ensemble de la communauté policière, le caractère novateur de la loi permet de moderniser cet outil législatif essentiel. Nous sommes d'avis que les pistes d'amendement proposées contribueraient de façon significative à améliorer le bilan des collisions et ultimement à réduire les décès corporels, également préserver la vie des utilisateurs.

La Sûreté du Québec tient à assurer les membres de la commission de son entière collaboration et de sa disponibilité pour échanger sur le contenu du présent mémoire ou toute autre question qui s'y réfère.

Le Président (M. Iracà) : Merci beaucoup, M. le directeur, pour votre exposé.

Nous allons débuter une période d'échange avec la partie gouvernementale, et je vais céder la parole à M. le ministre.

M. Fortin (Pontiac) : Merci, M. le Président. D'abord, je veux remercier le capitaine Marchand d'être avec nous, et de ses remarques d'ouverture, et le capitaine Leduc, également, de se joindre à nous, et le spécialiste, sergent Bernardin — Bernardin, c'est ça, si j'ai bien compris? Merci — et profiter de l'occasion, entre autres, pour remercier l'ensemble des policiers du Québec, qui, au quotidien, sont des acteurs de premier plan pour s'assurer de la sécurité routière. Donc, on les remercie pour le risque qu'ils prennent au quotidien... mais le travail qu'ils font pour s'assurer que nous sommes tous en sécurité sur les routes du Québec.

J'apprécie également votre mention initiale de la belle collaboration avec laquelle tous les acteurs, au niveau du ministère des Transports, de la Société de l'assurance automobile, de vous-mêmes, de l'École nationale de police, font front commun essentiellement pour trouver les meilleures solutions possibles en matière de sécurité routière parce que ce n'est pas l'affaire d'un seul ministère ou d'une seule force policière. C'est réellement un travail conjoint. Alors, je vous remercie des remarques que vous avez présentées.

Simplement pour dire que, et bien que vous avez fort probablement une expertise à ce niveau, au niveau des modifications qui sont proposées au projet de loi n° 157 sur l'encadrement du cannabis et les diverses modifications qui ont été proposées au Code de la sécurité routière, on a une commission parlementaire qui se penche sur cette question-là. Et vous avez des préoccupations bien réelles par rapport au projet de loi qui est devant nous aujourd'hui. Alors, je vais concentrer mes questions pour vous sur cet aspect-là, si ça vous convient.

Donc, si j'ai bien compris l'essence de ce que vous demandez, parce qu'il y a deux parties bien distinctes, là, au mémoire que vous nous présentez, vous nous identifiez les mesures que les agents de la Sûreté du Québec peuvent prendre, ont le droit de prendre lorsque les circonstances le nécessitent. Ensuite, vous nous dites : O.K., bien, il y a d'autres mesures qu'on aimerait être capables de prendre, et, en ce moment, si on les fait, bien, on s'expose à tout ce qui a trait à la déontologie policière et, j'imagine, probablement à des poursuites également, là, parce que vous êtes en contravention de la loi à ce niveau-là, si jamais les policiers, dans le cadre de leurs fonctions, entreprennent des manoeuvres comme celles-là. Et ensuite, dans la dernière partie de votre rapport, vous dites essentiellement que vous êtes d'avis que les policiers devraient être exemptés de l'application de l'ensemble des règles de circulation du CSR, à l'exception des deux articles que vous mentionnez.

Donc, si j'ai bien compris ce que vous dites, c'est que, si vous êtes exemptés de l'ensemble des règles de circulation du CSR, à l'exception des articles qui disent «[conduire] un véhicule à une vitesse susceptible de mettre en péril la vie, [et] la sécurité des personnes ou la propriété» ou «avoir commis une action susceptible de mettre en péril la vie, la sécurité des personnes», le présenter comme ça répondrait à vos préoccupations et vous permettrait d'entreprendre l'ensemble des autres actions que vous aimeriez être capables de faire dans le cadre de votre travail. C'est bien ça?

M. Marchand (Patrick) : Exactement, M. le Président. Donc, on comprend qu'on vous propose une exemption complète, sauf deux exceptions. Mais, advenant le cas où l'exemption complète n'était pas considérée, on y va avec une liste d'articles qui pourraient faciliter le travail des policiers. Et, au besoin, on peut également donner certains exemples pour venir illustrer les circonstances dans lesquelles ces articles-là pourraient être utilisés. Il faut comprendre que les quatre critères sont quand même primordiaux, c'est-à-dire les manoeuvres effectuées par nécessité, en l'absence d'autres alternatives, où la vie est en danger et en tenant compte de l'environnement, bien évidemment. Ce sont les mêmes critères qui sont utilisés actuellement pour les exceptions en place déjà dans le Code de la sécurité routière.

Le Président (M. Iracà) : Merci. M. le ministre.

M. Fortin (Pontiac) : De façon concrète, j'aimerais ça comprendre à quoi s'expose un policier qui, justement, fait une de ces manoeuvres-là. Puis là je vois dans la liste de manoeuvres suggérées «circuler sur une propriété privée afin d'éviter une signalisation quelconque». Là, j'imagine que ça, ça pourrait être, par exemple, passer par le stationnement d'une station-service pour éviter un feu de circulation. Donc, un policier qui entreprendrait une manoeuvre comme ça dans le cadre de ses fonctions, toujours dans le cadre de ses fonctions et uniquement dans le cadre de ses fonctions, là, et là où la circonstance le nécessite, évidemment, s'il le fait et qu'il y a plainte à propos du policier, à quoi s'expose le policier, en ce moment, qui pourrait effectuer une manoeuvre comme ça?

M. Marchand (Patrick) : Alors, vous avez très bien résumé, M. le ministre. Effectivement, actuellement, dans l'état de la législation, un policier qui, pour une raison, pour les quatre critères que je viens de vous énoncer, a à faire cette manoeuvre-là pour, entre autres, sauver une vie s'expose d'abord à une infraction au Code de la sécurité routière, bien évidemment. Ensuite, il peut s'exposer à une plainte au niveau de la Loi sur la police, en déontologie policière. Et là c'est sûr que, s'il n'y a rien qui arrive puis qu'il respecte bien les quatre critères, bien, c'est à peu près ça. Advenant le cas où il ne respecte pas les quatre critères, à ce moment-là, il pourrait s'exposer à des mesures plus graves si jamais il arrivait quelque chose. Mais, en partant du principe qu'il respecte les quatre critères, il le fait sécuritairement, il évite d'être pris dans un bouchon, par exemple, un embouteillage ou quelque chose qui l'empêche de circuler normalement, bien, à ce moment-là, ce serait le Code de la sécurité routière qui s'appliquerait et la déontologie policière ou le règlement interne, disciplinaire interne à la Sûreté du Québec, advenant le cas.

• *(10 h 30)* •

M. Fortin (Pontiac) : La liste de suggestions que vous nous faites... parce qu'essentiellement vous nous dites : Bien, si vous ne choisissez pas de nous exempter complètement, à l'exception des deux circonstances, là, la liste de mesures que vous suggérez, comment est-ce que vous en êtes arrivés à ces recommandations-là? Est-ce qu'il y a... Comment est-ce que vous avez consulté vos policiers qui, eux, au quotidien, là, soit voudraient entreprendre des manoeuvres comme

ça ou diraient : Ça serait utile de le faire dans le cadre de mon travail, de façon interne, à la Sûreté du Québec? J'aimerais comprendre comment on en arrive à ce que vous, vous proposiez ces recommandations-là.

M. Marchand (Patrick) : Bien, c'est effectivement le cas, c'est-à-dire que la direction du soutien aux territoires, par son service de la sécurité routière, a régulièrement à faire des consultations auprès des intervenants terrain, c'est-à-dire les patrouilleurs, les responsables de relève ou encore les commandants de région et de district. Donc, c'est à partir de ces consultations-là que les gens en sont venus à faire cette liste-là et là c'est en fonction de différents événements qui sont arrivés.

C'est sûr qu'on fait aussi du recensement de jurisprudence et de cas qui sont arrivés, là. On vous a cité un cas en discipline, en déontologie policière. Donc, c'est sûr qu'on fait une revue de cette actualité-là, là, qui vient nous aider dans notre analyse, mais essentiellement, ce sont des constatations terrain.

M. Fortin (Pontiac) : O.K. J'ai une dernière question, M. le Président.

Le Président (M. Iracà) : Oui, allez-y.

M. Fortin (Pontiac) : Je pense que certains de mes collègues, entre autres le collègue de Mégantic aura d'autres questions, mais je veux revenir à un point qui n'est pas dans votre mémoire, mais parce qu'on a bien suivi les travaux des consultations préalables qui avaient eu lieu, et je crois que la Sûreté du Québec avait fait nombre de recommandations, là, dans le cadre de ces consultations-là. Vous aviez suggéré, et c'est une des mesures qui a été reprise dans le cadre du projet de loi, d'abolir l'accompagnement obligatoire pour les titulaires de permis d'apprenti conducteur conduisant une motocyclette. Ça a été repris essentiellement, parce que ce qu'on comprend, c'est que c'était très difficile de trouver un accompagnateur en motocyclette et que les gens finissaient par simplement ne pas pratiquer et n'étaient pas prêts, là, lorsqu'arrivait le moment de leur examen de conduite.

Mais je veux juste, parce que... Je veux juste bien comprendre votre point de vue à vous, à la Sûreté du Québec, parce que vous êtes l'organisme en charge de, sur plusieurs des routes du Québec, s'assurer, justement, de la sécurité routière. Vous, est-ce que vous considérez... parce que ça pourrait sembler contreproductif, dans votre position, d'abolir une obligation que quelqu'un aurait pour davantage se pratiquer ou mieux s'entraîner avant la conduite individuelle. Mais est-ce que votre point de vue, c'est essentiellement que les obligations actuelles ne permettent pas à un conducteur de bien se préparer pour sa conduite seule éventuellement et est-ce que vous pensez que quelqu'un qui a un permis d'apprenti motocycliste est prêt à prendre la route seul?

M. Marchand (Patrick) : Si vous le permettez, M. le Président, je vais laisser mon confrère le sergent Bernardin répondre à cette question-là.

Le Président (M. Iracà) : Alors, M. le sergent, la parole est à vous.

M. Bernardin (Francis) : Merci, M. le Président. Donc, conformément aux recommandations qu'on a formulées en mars 2017, effectivement, on était en faveur de l'abolition de l'accompagnement obligatoire, essentiellement pour les motifs que vous avez soulevés, M. le ministre. Donc, ça va donner l'occasion aux apprentis conducteurs de pratiquer davantage et, de plus, il y a plusieurs conditions qui sont également associées à cette mise en pratique là. Donc, il y a quand même un encadrement. Ce n'est pas une abolition d'encadrement totale, mais il y a plusieurs conditions qui sont, malgré tout, imposées.

Le Président (M. Iracà) : Merci beaucoup. M. le ministre, ça va?

M. Fortin (Pontiac) : Ça me va.

Le Président (M. Iracà) : M. le député de Mégantic, la parole est à vous. Vous avez des questions.

M. Bolduc : Merci, M. le Président. Bonjour, messieurs. Bonjour, tout le monde. Bonjour, M. le ministre.

Moi, j'aurais une question qui est un peu plus large, dans le sens où, comme vous êtes les gens qui font probablement le plus de route, après les députés de région, naturellement, est-ce que vous voyez, je dirais, sur une base régulière, des situations ou des structures qui font qu'il y a des risques pour la population? Je prends des artères où... vous voyez régulièrement des accidents ou des endroits critiques. Puis est-ce que vous... Quelles sont les dispositions que vous prenez pour s'assurer que ces endroits-là sont rapportés, par exemple, au ministère des Transports pour s'assurer qu'on va pouvoir entamer des modifications ou des correctifs?

M. Marchand (Patrick) : Vous avez tout à fait raison, et je vais laisser le capitaine Paul Leduc, responsable de la sécurité routière, vous répondre exactement comment on procède pour l'analyse.

Le Président (M. Iracà) : Alors, capitaine Leduc, la parole est à vous.

M. Leduc (Paul) : Bonjour. Oui, excellente question. Le suivi des collisions, l'endroit des collisions, mais surtout les causes de collision doivent être étudiés. À votre question, vous nous demandez comment on communique cette

information-là au ministère. Bien, les rapports de collision qu'on remplit, les rapports d'accident sont des formulaires qui sont des formulaires de la SAAQ. Donc, toutes les informations qui sont colligées à l'intérieur de ce rapport-là se retrouvent à la SAAQ, donc au ministère, et c'est de là qu'on est capables de retirer beaucoup de données et d'informations.

De plus, à la Sûreté du Québec, on s'est donné des normes de travail, évidemment, et la norme 2 est la norme de sécurité routière, qui est présente dans tous les corps, dans tous les postes de police. Donc, un directeur de poste de police, là, qui est dans une région, lui, annuellement, il doit rendre compte de sa norme 2 de sécurité routière dans laquelle on retrouve les heures des collisions, les causes des collisions, les endroits des collisions, et il doit planifier ses opérations en fonction de ces résultats-là. Donc, si, au coin du rang 2 et de la rue Principale, on a remarqué qu'il y avait beaucoup de collisions à cet endroit-là, bien, on va s'attendre que les constats d'infraction remis pour si c'est un stop, puis les collisions sont dues à des arrêts obligatoires, bien, qu'on va aller travailler sur cette cause-là.

Donc, vous savez, en 2006, la Sûreté du Québec et plusieurs partenaires se sont mis à travailler sur la sécurité routière de façon plus prononcée, et on avait 466 décès sur nos routes à ce moment-là. Cette année, on est à 241 décès. Donc, l'ensemble des partenaires et nous, à la Sûreté, on a mis des choses en place pour s'assurer de l'amélioration du bilan, et une de ces choses-là, c'est la norme 2, dans laquelle on vient étudier les causes, étudier les heures, étudier tout ce qui a rapport avec les collisions et tenter d'appliquer les mesures pour corriger cela.

Le Président (M. Iracà) : Oui, allez-y. Il vous reste 3 min 30 s.

M. Bolduc : Mon Dieu, je suis... Il y a une question fondamentale entre les règles du ministère des Transports, on peut parler de panneaux d'identification, de mesures de sécurité routière, etc., et les règles que la Sûreté du Québec applique. Naturellement, on fonctionne sur deux plans, puis parfois il y a des disparités. Je vous donne... Par exemple, la Sûreté du Québec a des visions un peu différentes, par exemple, du passage ou des distances que les quads peuvent parcourir sur les réseaux routiers vs, par exemple, soit les municipalités ou le ministère. C'est un exemple que je vous donne.

Est-ce que vous croyez qu'on devrait harmoniser, synchroniser de plus près vos observations avec, finalement, les façons dont le ministère des Transports fait l'identification de ses réseaux de signalisation, etc.?

M. Marchand (Patrick) : M. le Président, il faut comprendre que la signalisation routière est assez bien encadrée de par un règlement qui... Si on parle des normes et des standards, là, en matière de signalisation, donc c'est sûr que la Sûreté du Québec, de par ses échanges fréquents avec le ministère, peut donner ses recommandations, ses observations, et je pense qu'on est un partenaire privilégié avec le ministère et avec la Société de l'assurance automobile du Québec, et on le fait, on se parle, on se parle très régulièrement.

Maintenant, à partir du moment où c'est un cadre réglementaire, bien là, après ça, ce n'est plus dans notre responsabilité, là. Mais on fait part de nos observations régulièrement aux différents partenaires, là, si jamais on constate, que ce soit municipal aussi, parce qu'on le fait avec les municipalités, si on constate qu'une signalisation est déficiente. On le constate au niveau le plus micro, un poste de police, ou encore au niveau plus large, la direction chez nous.

M. Bolduc : Merci.

Le Président (M. Iracà) : Merci, M. le député. Alors, M. le député d'Abitibi-Est.

M. Bourgeois : Oui. Merci, M. le Président. Messieurs, merci de votre présence.

Je veux aller un petit peu plus loin au niveau de cet échange-là avec le ministère. On le sait, puis je prends exemple avec mon collègue de René-Lévesque, on est souvent sur le chemin et on voit, dans nos localités, bon, l'expansion du territoire urbain qui fait en sorte qu'on a des entreprises qui s'installent en bordure des routes provinciales et qui amènent une modification au niveau de la fluidité de la circulation, mais également du volume dans le périmètre urbain. Et, moi, souvent... on a eu de cas, des gens font des représentations pour la modification de la vitesse aux entrées des villes.

Comment se passe cette dynamique-là avec la Sûreté du Québec, puisque vous êtes tous les jours sur la route pour être capables d'agir rapidement avant qu'ils se produisent de malencontreux accidents?

Le Président (M. Iracà) : En 20 secondes, malheureusement.

• *(10 h 40)* •

M. Marchand (Patrick) : Très rapidement, il y a différents outils qui existent pour faire l'analyse de la circulation. Le ministère en possède, la Sûreté du Québec est capable de le faire aussi. Et je pense qu'à partir de ces outils-là c'est souvent là qu'on va constater que ce soit en matière de limitation de vitesse ou de nombre de véhicules passants. Puis en général, après ces études-là, c'est là qu'on peut faire une recommandation, à savoir si la limite doit être diminuée, ou augmentée, ou modifiée. Ça fait qu'en général c'est à partir des outils qu'on possède et d'études de la circulation.

Le Président (M. Iracà) : Merci beaucoup, capitaine Marchand. Ceci met fin au bloc d'échange avec la partie gouvernementale. Nous allons procéder à un deuxième bloc d'échange avec l'opposition officielle. M. le député de René-Lévesque, la parole est à vous.

M. Ouellet : Merci beaucoup, M. le Président. Donc, à mon tour de vous saluer, messieurs. On va rentrer dans le vif du sujet. Avant le dépôt de cette pièce législative, il y a eu un mandat d'initiative sur les cellulaires au volant, et

puis plusieurs dispositions, telles qu'on connaissait, devraient être modifiées, selon le mémoire que votre corps policier est venu déposer.

Trouvez-vous présentement que, dans la pièce législative, au-delà du fait qu'on double les amendes en matière de téléphonie cellulaire, trouvez-vous qu'on va assez loin pour vous donner les moyens d'assurer une application rigoureuse de la loi, mais surtout d'éviter que de plus en plus de conducteurs utilisent leur cellulaire?

M. Marchand (Patrick) : Je pense, M. le Président, qu'au dépôt du récent mémoire, je pense que c'était en décembre dernier, la Sûreté du Québec est venue bien camper ses positions en matière de distraction au volant. D'ailleurs, comme je vous le disais tantôt, c'est passé à titre de deuxième cause plus probante de collision mortelle. Donc, chaque initiative en matière de lutte aux distractions au volant, pour nous, c'est un gain puisqu'on pense que c'est maintenant une cause en émergence, puis le cellulaire étant la priorité, donc je pense qu'à chaque fois où on peut faire un gain là-dessus...

Maintenant, je ne me prononcerai pas sur les motifs de l'amende ou, en tout cas, les montants de l'amende, mais bien évidemment que l'effet dissuasif, qui est accompagné d'une campagne de prévention, peut avoir une incidence. Puis on a une nouvelle génération de conducteurs à former qui s'en viennent, qui sont nés avec un cellulaire, et je pense que ça va prendre de l'essor dans les prochaines années. Donc, je pense que, quand on a des bons outils pour faire ça, je pense que ça peut avoir une influence positive sur le bilan routier... de la sécurité routière.

Le Président (M. Iracà) : Merci, capitaine Marchand. M. le député.

M. Ouellet : Est-ce que les recommandations que vous avez déposées, lors du mandat d'initiative sur la téléphonie cellulaire, vous les retrouvez toutes dans le projet de loi? Sinon, lequel il manque et lequel nous devrions proposer?

M. Marchand (Patrick) : Je passerais la parole à mon confrère le sergent Bernardin, qui était là à ce moment-là.

Le Président (M. Iracà) : Alors, sergent Bernardin, la parole est à vous.

M. Bernardin (Francis) : Merci, M. le Président. Donc, essentiellement, il y a plusieurs mesures qui ont été adressées dans le mémoire, dont l'élargissement du champ d'application. Ça, c'est fort salutaire. Par contre, il y a deux motifs qui n'ont pas... ou deux modifications qui n'avaient pas été adressées juste qu'au moment où on se parle, à l'heure actuelle, dont le pouvoir de fouille de l'environnement immédiat du conducteur, dans certaines circonstances bien précises, et on parlait également du pouvoir d'inspection de l'appareil concerné.

Donc, c'est deux mesures qu'on jugeait fort utiles à l'application des nouvelles mesures en matière de distraction au volant. À l'heure où on se parle, force est de constater que ces deux modifications-là n'ont pas été apportées dans le projet de loi qui a été déposé en décembre dernier.

Le Président (M. Iracà) : Merci. M. le député.

M. Ouellet : Donc, il serait utile, selon vous, si on veut suivre la même logique, d'éviter qu'il y ait de plus en plus de gens qui soient victimes de comportement délinquant avec l'utilisation du téléphone cellulaire, d'apporter ces modifications-là?

M. Marchand (Patrick) : Bien, effectivement. Par contre, on comprend qu'en matière de législation on est sur une corde raide un peu entre les droits individuels et les droits collectifs, et ça, ce ne sera pas à la Sûreté du Québec à commenter ça.

M. Ouellet : Dans un autre registre, M. le Président, si vous me permettez, à l'intérieur du projet de loi en question, on ne fait que très peu état de l'amélioration à la sécurité routière, notamment par le transport lourd. J'aimerais avoir votre opinion là-dessus. Est-ce qu'on devrait apporter des amendements au projet de loi pour améliorer le bilan routier issu de ceux et celles qui conduisent des camions lourds? Et, si oui, quelles seraient les pistes à regarder pour améliorer ce bilan routier?

M. Marchand (Patrick) : Je vous dirais que présentement on ne s'est pas penché sur ce pan-là de la réglementation. Je vais peut-être passer la parole à mon collègue le capitaine Leduc.

Le Président (M. Iracà) : Oui, allez-y, capitaine.

M. Leduc (Paul) : On siège sur plusieurs tables avec l'industrie du camionnage, dont l'Association du camionnage du Québec, l'ACQ, et le ministère, évidemment. Je vous dirais qu'on a vu une très grande amélioration, dans, je dirais, les 10 dernières années, de l'industrie. Par exemple, juste le limitateur de vitesse est venu régler plusieurs problématiques qu'on constatait avec l'industrie du camionnage. Et, on le voit dans nos statistiques, les véhicules lourds sont de moins en moins représentés dans les collisions mortelles, dans les collisions avec des blessés graves. Donc, on sent sincèrement que l'industrie a fait une prise en charge.

Maintenant, il n'y a rien de parfait, là. Il y a toujours place à amélioration, on en est bien conscients. Et ce travail-là, on le fait sur plusieurs tables, dont plusieurs dont je siège, où est-ce qu'on est tout le temps avec les contrôleurs routiers d'ailleurs, où on est tout le temps à la recherche d'améliorations de la réglementation et du reste pour s'assurer, là, de l'amélioration continue du bilan.

Le Président (M. Iracà) : M. le député.

M. Ouellet : O.K. Dans votre mémoire, messieurs, vous demandez d'avoir les coudées franches pour pouvoir intervenir en toute situation et d'enfreindre plusieurs codes de la sécurité publique... sécurité routière, pardon. Est-ce qu'à votre souvenir il y a un événement ou un moment où est-ce que le fait de ne pas avoir eu ces dispositions-là, ça a effectivement mis en danger la vie d'un citoyen ou une citoyenne du Québec?

M. Marchand (Patrick) : Et, je vous dirais, quand on s'est préparés, on a fait un petit exercice, un peu un tour de table, de se remémorer certains événements qu'on a vécus. On a une certaine expérience, ici, les trois, et je vous dirais que régulièrement, en matière de protection particulièrement... Je vais vous donner l'exemple d'un policier qui se rend sur les lieux d'une collision ou encore qui est déjà sur les lieux d'une collision sur le réseau routier supérieur, sur une autoroute, et qui, malheureusement, voit derrière lui une collision importante se produire pour différentes raisons, conditions de la route, les conducteurs n'adaptent pas leur conduite et là arrivent face à face avec le véhicule policier qui est en train de faire son intervention.

Donc, le fait de ne pas être capable de se repositionner rapidement pour aller protéger la deuxième collision, ça, on le voit assez souvent sur les réseaux routiers supérieurs, parce que ça arrive, et je pense que c'est un exemple assez marquant, qui explique bien, là... parmi les réformes qu'on aimerait voir adoptées, parce que... Et c'est tout le temps en respect des quatre critères qu'on a donnés, c'est-à-dire qu'on ne recule pas sur une autoroute de n'importe quelle façon. Et à partir du moment où il faut faire cinq kilomètres pour aller se tourner puis venir se repositionner, alors qu'il vient de subir une collision importante derrière nous, bien, je pense que c'est un exemple qui est assez marquant, assez frappant, là.

Le Président (M. Iracà) : Merci. M. le député, il vous reste deux minutes.

M. Ouellet : D'accord. Donc, messieurs, selon vous... parce que c'est un petit peu l'image que les gens ne voudraient pas avoir, mais c'est un peu l'image qu'on donne. Il arrive un événement, un policier doit intervenir, il y a augmentation de vitesse. Bref, il ne faut pas conduire en fou, disons-le comme ça, mais il faut être capable de rattraper le fou qui a causé préjudice. Alors, ce que les gens nous disent, c'est qu'effectivement on ne voudrait pas que nos policiers agissent en cow-boys de la route, mais qu'ils soient capables quand même d'intercepter les fautifs à ce moment-là.

Je voudrais être certain de bien comprendre. Votre crainte, c'est que, si on apporte ces modifications-là, dans le cas où ce qu'il y aurait une intervention et qu'il y aurait effectivement, malheureusement, blessé ou mort de citoyen suite à une intervention, cette disposition-là ne nous permettrait pas de poursuivre ou de rendre responsable le policier en question, suite à l'intervention, qu'il y aurait nécessité d'enfreindre les dispositions de la loi sur la sécurité routière. C'est ce que je comprends, là.

M. Marchand (Patrick) : L'exemption n'empêche pas les tribunaux puisque, de toute façon, les quatre critères énoncés s'appliquent déjà pour les exemptions qu'on possède actuellement. Donc, le fait d'ajouter des exemptions ne vient pas, dans le fond, immuniser les policiers. Le policier doit toujours s'assurer d'effectuer sa manoeuvre de façon sécuritaire, dans un contexte d'urgence, pour sauver une vie. Et puis je vous donne l'exemple du feu jaune. On a déjà l'exemption du feu rouge et là on dit : Bien, peut-être que le feu jaune, parce qu'actuellement le feu jaune n'est pas dans la liste, peut-être que le feu jaune devrait être dans la liste d'exemptions.

Donc, ce n'est pas de changer le comportement du policier qui, lui, doit toujours s'assurer... et, s'il ne le fait pas, il est susceptible d'être poursuivi, au même titre que les autres citoyens, au niveau criminel, par exemple, ou déontologique, ou disciplinaire. Ça ne change rien. C'est juste que la liste des actions qu'il peut poser en fonction des critères énumérés est plus facilitante dans le critère de sauvegarder des vies.

• *(10 h 50)* •

M. Ouellet : D'accord.

Le Président (M. Iracà) : Merci beaucoup. Alors, ceci met fin au bloc d'échange avec l'opposition officielle. Le dernier bloc d'échange, mais non le moindre, avec le deuxième groupe d'opposition. Je cède la parole au député de Deux-Montagnes. La parole est à vous.

M. Charette : Merci, M. le Président. Messieurs, un gros merci pour votre présence ce matin. C'est un éclairage qui est nécessaire. On parle de sécurité routière. Vous êtes aux premières loges pour nous éclairer à ce niveau-là. Je le disais d'entrée de jeu, c'est un projet de loi qui touche énormément d'éléments, mais qui a une seule finalité : améliorer le bilan routier.

On ne s'en cache pas, au niveau de la Coalition avenir Québec, il y a certaines inquiétudes de notre côté par rapport à la légalisation prochaine de la marijuana. Une première question simple : Est-ce que vous sentez que le projet de loi, les modifications qu'il apporte au Code de la sécurité routière, va nous protéger suffisamment par rapport à cette nouvelle réalité ou est-ce qu'il y a des amendements qui seraient nécessaires pour mieux protéger la société?

M. Marchand (Patrick) : Je vais passer la parole au capitaine Paul Leduc qui siège justement sur un comité national en matière de légalisation du cannabis.

Le Président (M. Iracà) : Excellent. Alors, capitaine Leduc, la parole est à vous.

M. Leduc (Paul) : Merci. Difficile à dire. Le projet de loi n'est pas finalisé, je parle, au niveau fédéral. On est très à l'affût, hein, tout le monde suit le tout de près jusqu'à la légalisation. Puis, de toute évidence, il va y avoir des impacts sur l'ensemble de la population, et malheureusement je crois qu'il va y avoir des impacts négatifs sur le bilan routier. Alors, on suit ça de près.

À votre question spécifique : Devrait-il y avoir des amendements supplémentaires?, j'ai de la misère à vous répondre, en toute honnêteté, car, tant qu'on n'a pas vu le projet final du fédéral, c'est difficile de voir comment on va pouvoir appliquer ça. Par contre, les mesures qui sont là nous semblent être des outils intéressants pour les policiers.

M. Charette : En fait, je pense que vous avez bien cerné le défi. Le projet de loi n'est pas encore finalisé du côté fédéral. On parle d'une application dans les prochaines semaines, donc ça arrive excessivement rapidement, beaucoup trop rapidement aux yeux de la Coalition avenir Québec.

Est-ce qu'on est prêts à composer avec cette nouvelle réalité dans quelques semaines, ne sachant pas exactement la portée du projet de loi, ne sachant pas quels seront les outils à la disposition autant des corps policiers qu'au niveau de la santé publique, sécurité, criminalité? Bref, ce sont toutes des inquiétudes qu'on a eu l'occasion, là, d'exprimer au cours des dernières semaines.

M. Leduc (Paul) : Bien, comme agence d'application de la loi, je vais vous répondre qu'on est toujours prêts. On doit être prêts, on n'a pas le choix, la loi est en vigueur. Maintenant, est-ce qu'on a tous les outils en main à l'instant pour pouvoir s'assurer de bien faire le travail de policier? Je dois vous dire qu'au niveau canadien on est très bien positionnés au Québec.

Vous savez, on entend parler des appareils salivaires qui vont venir détecter le THC à l'intérieur de la salive, puis il y a tout le côté légal au niveau du sang. Les appareils ne sont pas encore homologués, donc les policiers n'ont pas le droit de les utiliser. Tant que ça, ce ne sera pas là, l'outil qui est en place, ce sont les épreuves de coordination de mouvements. Ce sont, ça le dit, des épreuves qu'un policier va passer à un conducteur. C'est quatre épreuves, et ça, on est les plus avancés au Canada. On a 90 % de nos policiers au Québec qui sont formés en ECM, et ça, c'est l'outil numéro un. C'est même meilleur, je vais vous dire, que les appareils qui sont présentement à l'étude. Donc, de ce côté-là, oui, la minute qu'un policier va faire face à un conducteur qui a possiblement consommé, avec l'aide des ECM et ce qu'on lui a déjà enseigné, oui, il est prêt à intervenir.

Après les ECM, ça nous donne les motifs pour apporter cette personne-là devant ce qu'on appelle un agent évaluateur en reconnaissance de drogues. C'est lui qui va venir dire : Oui, il y avait présence de drogue dans le système. Présentement, au Québec, on a 80 agents évaluateurs, 31 à la Sûreté. Et ça, encore là, au niveau national, là, dans tout le Canada, on est les gens qui sont les plus avancés. L'an dernier, 800 dossiers de capacités affaiblies par les drogues qui ont été faits au Québec, c'est... On est dans les meilleures statistiques.

Donc, je pense qu'on a vu ça venir, on a mis les dispositions en place. On travaille avec tous nos partenaires, que ce soit l'école nationale, le ministère de la Sécurité publique et tout le reste des partenaires pour s'assurer, là, d'être prêts. Mais, évidemment, ça va être un défi, là, le 1er juillet.

Le Président (M. Iracà) : Merci. M. le député.

M. Charette : Vous mentionnez un certain nombre d'agents évaluateurs. Quel serait le délai pour... et un haut pourcentage, et on s'en réjouit, d'agents qui sont actuellement formés. Mais quel serait le délai, d'après vous, pour s'assurer que l'ensemble des policiers, autant la Sûreté du Québec que des différents autres corps policiers, aient la formation adéquate pour assurer cette protection-là du public?

M. Leduc (Paul) : Bien là, si vous parlez des ECM, à 90 %, je pense qu'on est très élevé. Parce que vous savez, dans la formation qu'on donne à tous les policiers, comme à la Sûreté, ça représente 3 250 policiers, bien, c'est évolutif, hein? Ces gens-là changent d'emploi, il en rentre des nouveaux. Donc, d'être à 100 %, c'est presque impossible. Moi, je dis, de 90 % à 95 %, on est capables d'intervenir. Ça veut dire qu'à tout moment, sur la route, dans toutes les régions de la Sûreté du Québec, il y a quelqu'un de formé qui est prêt à intervenir. Donc, de ce côté-là, on est prêts.

Je crois qu'on va voir une augmentation... il est possible qu'on voie une augmentation des conducteurs en capacités affaiblies. Donc, je pense que ça va nous prendre plus d'agents évaluateurs. Il y en a déjà 18 qui sont en formation, qui vont être prêts pour le 1er juillet. Ça va être évolutif, on va voir le nombre de dossiers, mais, pour la Sûreté du Québec et, je crois, l'ensemble des corps policiers au Québec, on a un bon pas d'avance. On le souhaite.

Le Président (M. Iracà) : Merci beaucoup. 30 secondes, M. le député.

M. Charette : Vous l'avez mentionné, ce n'est pas de votre ressort, ce n'est pas non plus du nôtre, c'est une loi qui est fédérale. Mais votre souhait, est-ce que ça aurait été d'avoir plus de temps? Est-ce que vous auriez préféré avoir un délai plus long pour s'adapter à cette nouvelle réalité?

M. Leduc (Paul) : Si je vous réponds comme policier, personnellement, oui, tout à fait. Plus on a du temps pour se préparer à un changement majeur comme ça, mieux c'est. Maintenant, en tant qu'agence d'application de la loi, vous comprenez que notre... on peut peu influencer ceci. Sur les différents comités dans lesquels je siège, dont l'Association canadienne des chefs de police, tout le monde demande du temps supplémentaire, mais ce n'est pas de...

Le Président (M. Iracà) : Merci beaucoup. Ceci met fin au bloc d'échange du deuxième groupe d'opposition. Alors, capitaine Marchand, capitaine Leduc, sergent Bernardin, merci beaucoup pour votre participation aux travaux et votre venue ici aujourd'hui.

Je suspends les travaux quelques instants pour permettre au deuxième groupe de s'installer. Merci.

(Suspension de la séance à 10 h 57)

(Reprise à 11 heures)

Le Président (M. Iracà) : À l'ordre, s'il vous plaît! Nous allons reprendre nos travaux. Je souhaite la bienvenue aux représentants de l'Association des directeurs de police du Québec. Je vous demande de bien vouloir vous présenter ainsi que les personnes qui vous accompagnent. Je vous rappelle que vous disposez de 10 minutes pour votre exposé. Par la suite nous procéderons à la période d'échange avec les membres de la commission. Sans plus tarder, la parole est à vous.

Association des directeurs de police du Québec (ADPQ)

Mme Dion (Helen) : Merci beaucoup, M. le Président Iracà. M. le ministre Fortin, membres de la commission, bonjour. M. le Président Iracà, comme nous le faisons maintenant régulièrement, lorsque nous venons vous rencontrer à l'occasion des travaux de diverses commissions, si vous le permettez, je vais passer assez rapidement sur les remarques d'introduction pour ne pas empiéter...

Le Président (M. Iracà) : Madame, je vous arrête 30 secondes.

Mme Dion (Helen) : Oui?

Le Président (M. Iracà) : Vous nommer ainsi que les personnes qui vous accompagnent, avec leurs titres.

Mme Dion (Helen) : Sans souci, j'y arrivais.

Le Président (M. Iracà) : Merci beaucoup.

Mme Dion (Helen) : Alors, avant de rentrer dans le vif du sujet, je vais me présenter, je suis Helen Dion, directeur du Service de police de Repentigny et aussi présidente de l'Association des directeurs de police du Québec. Mes collègues : M. Didier Deramond, qui est directeur général de l'association et ancien haut dirigeant d'une des plus grandes organisations policières du Québec, et aussi M. Beauregard, Marco Beauregard, directeur du Service de police de Granby et aussi membre du conseil d'administration de l'Association des directeurs de police du Québec.

Alors, je tiens, M. le Président et membres de la commission, à vous remercier de nous donner l'opportunité d'échanger avec vous au sujet des questions de sécurité routière. Vous le savez, la sécurité routière est au coeur des opérations de l'ensemble des corps de polices membres de notre association.

Fondée il y a plus de 80 ans... Pour vous parler un peu de l'Association des directeurs de police, nous sommes un organisme à but non lucratif dont la mission première est de mettre en commun et valoriser l'expertise des dirigeants policiers et de leurs partenaires au profit d'une meilleure sécurité publique pour les citoyens du Québec ainsi que toute notre communauté.

Nous comptons parmi nos rangs l'ensemble des dirigeants des 30 organisations policières municipales, de la Sûreté du Québec, de la Gendarmerie royale du Canada, d'autres services de sécurité d'État dont l'Hydro-Québec, dont aussi des services de sécurité privés, dont Bell Canada et plusieurs autres aussi, tous les services de sécurité qui oeuvrent au Québec.

De façon générale l'ADPQ accueille favorablement le projet de loi du gouvernement. Nous nous attarderons sur certains points ou articles spécifiques du projet de loi pour lesquels, selon nous, le gouvernement devrait porter une attention particulière.

Je le soulignais d'entrée de jeu, la sécurité routière est au coeur des préoccupations de l'ADPQ. Comme association, nous assurons la liaison, sur le territoire du Québec, entre les différents intervenants qui participent aux opérations nationales concertées en matière de sécurité routière, pour ne nommer que, par exemple, les opérations de distraction au volant, textos, et les opérations touchant les usagers vulnérables, soit les cyclistes, les piétons.

C'est une des raisons pour lesquelles nous avons mis sur pied et supportons, depuis près de 20 ans, le Comité de Concertation des organisations policières en sécurité, plus simplement nommé le COPS, qui regroupe des policiers et des policières en provenance de tous les niveaux de services de police au Québec, incluant la Sûreté du Québec et le SPVM. Ceux-ci analysent les problématiques et soumettent les solutions les mieux adaptées à la réalité des citoyens, des partenaires et des patrouilleurs. La mise en commun de ces connaissances et de ces expertises de tous les intervenants, couvrant les trois axes d'intervention que sont la légalisation, la sensibilisation et en troisième lieu la coercition, a contribué à une diminution très significative de près de la moitié des collisions mortelles en 10 ans sur nos routes du Québec.

Dans cet esprit, à l'ADPQ, nous croyons que le Code de la sécurité routière doit représenter un juste équilibre entre trois choses : la législation légitime, une éducation préventive et appropriée, des moyens significatifs de contrôle des utilisateurs délinquants. Ces trois éléments sont nécessaires à l'amélioration continue du bilan routier.

Les remarques et commentaires que vous retrouvez dans notre mémoire sont le reflet de la recherche de solutions. Constamment, nous cherchons des pratiques pour rendre le travail quotidien des policiers encore plus efficace afin que le bilan routier puisse toujours continuer de s'améliorer au Québec. La sécurité routière est une préoccupation importante pour tous nos citoyens.

Quant au Code de la sécurité routière, plus que jamais sa révision doit refléter cette réalité. Selon nous, sa révision sera réussite, si elle se fixe et surtout si elle atteint trois objectifs essentiels : l'applicabilité des mesures envisagées, la sécurité des usagers, et l'amélioration des pratiques, ainsi que la prévention et la recherche.

Je ne passerai pas l'ensemble des commentaires que contient notre mémoire, mais, avant que nous échangions, nous aimerions attirer votre attention sur quelques points qui, selon nous, devraient être abordés.

En mars 2017, l'ADPQ a déposé un mémoire, dans le cadre d'une consultation publique sur la sécurité routière, dans lequel la question des interventions dites dangereuses, telle que la conduite à haut risque, a été soulevée. Nous remarquons que, dans l'actuel projet de loi, la capacité réelle d'interventions de nos policiers en ces matières n'a pas été abordée.

Nous avons aussi suggéré l'idée que les policiers puissent émettre certains constats d'infraction directement au propriétaire d'un véhicule, selon le principe de photo-radar, cinémomètre. La seule différence, c'est ce que c'est un policier qui en est directement témoin, contrairement au photo-radar. Cette proposition permettait d'éviter des interventions à haut risque au détriment de la sécurité ou de la fluidité sur le réseau routier.

Nous croyons que les avantages sont nombreux à procéder de cette façon. Les usagers de la route seraient mieux protégés en évitant de probables conséquences fâcheuses reliées à une collision potentielle lors d'une poursuite. Par ailleurs, la fluidité sur le réseau routier serait améliorée. Cette approche aiderait aussi au transport en commun, en faisant respecter, à titre d'exemple, les couloirs réservés à ce type de transport, sans devoir intervenir de façon traditionnelle, par l'interception de véhicules sur ce réseau, à l'égard des contrevenants. Cette approche, évidemment, permettrait aux policiers d'émettre un constat au propriétaire du véhicule, encore une fois, sans avoir à l'intercepter, le fautif, dans un couloir à des heures de pointe.

Nous avions aussi proposé des modifications à l'article 378 concernant la conduite d'urgence. Conséquemment, nous proposons le libellé suivant : «Lorsque la situation le justifie, les agents de la paix dans l'exercice de leur fonction sont dispensés de se conformer au Code de sécurité routière. Ces agents de la paix doivent toutefois prendre les précautions nécessaires — activer les avertisseurs lumineux et sonores, bien sûr — sauf dans la mesure où ceci nuirait à l'accomplissement de la tâche.»

Une autre question a retenu notre attention : les actions concertées destinées à entraver la circulation des véhicules routiers sur un chemin public. Cette question a été couverte par l'article 500.1. Celui-ci a été déclaré inconstitutionnel, je vous rappelle, le 12 novembre 2015. Dans le cadre de l'actuel projet de loi, il n'est pas remplacé par de nouvelles dispositions.

L'objet de cet article consistait à interdire toute action concertée, c'est-à-dire toute manifestation engendrant la congestion du trafic, à entraver de quelque manière que ce soit, comme je vous disais, la circulation des véhicules routiers sur un chemin public, à en occuper la chaussée, l'accotement, ou autre partie de l'emprise, ou les abords ou à y placer un véhicule ou un obstacle de manière à entraver la circulation des véhicules routiers sur un chemin ou un accès à un tel chemin sans autorisation.

À l'heure actuelle, cette absence de disposition limite considérablement les interventions des corps policiers lors de manifestations et, inévitablement, ajoute un fardeau au service de police et aux municipalités d'agir dans ces cas.

L'encadrement des événements tenus sur les réseaux routiers était prévu à cet article. Nous souhaitons qu'il soit remis à l'ordre du jour.

Cet article fut l'objet de nombreuses consultations et de demandes d'ajout par l'ensemble de la communauté policière. Plusieurs réglementations municipales furent contestées. Donc, le fardeau s'ajoute encore une fois. L'ADPQ croit que cette question comme d'autres, d'ailleurs, devrait être réglée dans le cadre de ce projet de loi pour aider à améliorer le bilan routier.

Nous souhaitons aussi apporter un concept différent quant au traitement des capacités affaiblies. Nous sommes conscients de l'arrivée du cannabis aussi. En fait, cela fait partie de la stratégie considérée par le législateur de désinvestir par la déviation vers d'autres modèles d'application de la loi tels que le modèle de l'IRP, Immediate Roadside Prohibition, mis à l'avant en Colombie-Britannique et dont le succès obtenu de cette stratégie en matière de sécurité routière représente une baisse environ de 40 % en matière de capacités affaiblies, une réduction du nombre de blessés de l'ordre de 23 % et de 52 % des décès qui sont reliés à la capacité affaiblie de la conduite.

Le Président (M. Iracà) : Il reste 35 secondes. Simplement pour vous aviser, Mme Dion.

• *(11 h 10)* •

Mme Dion (Helen) : Excellent. Alors, je termine tout simplement en vous disant qu'à l'ADPQ nous sommes convaincus qu'en simplifiant le travail des premiers intervenants, en permettant une plus grande flexibilité au processus judiciaire et en accentuant la responsabilisation des usagers la sécurité de nos citoyens et de nos communautés n'en sera que renforcée. Merci, M. le Président.

Le Président (M. Iracà) : Merci beaucoup. Alors, Mme Dion, M. le ministre, dans sa grande bonté, si vous avez d'autres choses à ajouter, vous laisse son temps, là, qu'il a pour les discussions. Sinon, je vais procéder à la période d'échange.

Mme Dion (Helen) : J'étais prête pour la période d'échange.

Le Président (M. Iracà) : Excellent. Alors, merci. Nous allons débuter le premier bloc d'échange avec la partie gouvernementale, et je cède la parole à M. le ministre.

M. Fortin (Pontiac) : Merci, M. le Président. Merci, merci, Mme Dion, M. Deramond, M. Beauregard, merci d'être avec nous aujourd'hui. Et, je vais le dire comme je l'ai dit au groupe précédent, merci à tous vos policiers qui sont sur les routes du Québec pour assurer la sécurité de tous nos citoyens au quotidien. Donc, j'en profite pour les remercier de leur travail.

Il y a certaines des mesures pour lesquelles vous avez fait des commentaires, là, que j'aimerais approfondir, certains des éléments que vous mettez de l'avant. Entre autres, vous nous parlez de la possibilité... quelque chose qui ne se retrouve pas dans le projet de loi, la possibilité que les policiers puissent émettre certains constats d'infraction au propriétaire du véhicule, un peu comme on le fait pour les photoradars, pour éviter les interceptions à haut risque.

Donc, ma question... Et je peux comprendre votre point de vue, qui est essentiellement de dire : O.K., bien, au lieu de se placer dans une circonstance où le policier met sa vie en danger, où l'automobiliste fautif, disons, continue une conduite dangereuse qui peut mener à des enjeux de sécurité pour tous les autres usagers, on aime mieux laisser aller ce conducteur-là, quitte à savoir : On a sa plaque, on va envoyer un constat d'infraction au propriétaire. Et là je vous demande de parler par... votre expérience professionnelle ou celle des policiers que vous représentez aussi. Est-ce que les gens qui s'engagent justement dans une situation à haut risque comme ça, par exemple, une poursuite policière, est-ce que les gens qui s'engagent dans une poursuite policière n'ont pas d'autres raisons de le faire plutôt que la simple infraction au Code de la route? Est-ce que, par exemple, ce n'est pas parce qu'il y a présence de drogue dans le véhicule? Est-ce que ce n'est pas, par exemple, parce que, je ne sais pas, c'est des gens qui sont recherchés par la police? Est-ce que, dans la majorité des cas, les gens se placent réellement en situation dangereuse pour une simple infraction au Code de la route? Puis, si on abandonne les poursuites policières ou les situations qui sont jugées à haut risque, est-ce que le risque, disons, de ne pas procéder à l'arrestation de ces gens-là pour des peines qui sont plus sévères ou des infractions qui sont plus sévères qu'une simple infraction, par exemple, de vitesse... Est-ce que le jeu en vaut la chandelle, dans le fond?

Mme Dion (Helen) : Peut-être, je peux vous parler de la pratique policière comme telle. Évidemment, il est difficile pour nous de deviner ce pour quoi la personne ne fait pas son arrêt-stop ou ne fait pas sa lumière rouge, évidemment. Sauf que quelquefois on peut avoir des renseignements qui nous sont donnés par d'autres policiers. Ça peut être quelqu'un qui vient de battre sa conjointe, et là on a du renseignement qui nous donne une possibilité. Mais, seulement qu'en matière du Code de sécurité routière, lorsqu'un véhicule civil, si on veut, ne veut pas s'immobiliser, les services de police, on n'engage pas de poursuite, on limite les poursuites, évidemment, pour éviter de mettre en péril la sécurité des citoyens. On ne voudrait pas que, pour un arrêt-stop, bien, il y aurait une famille qui serait frappée, par l'occasion, par le véhicule fuyard.

Alors, ce qu'on souhaite, c'est à tout le moins, justement, que le véhicule fuyard, qu'on puisse, lorsqu'on a identifié sa plaque, on a identifié sa plaque puis on a validé l'identification de façon positive avec les autres moyens qu'on a, bien, qu'on puisse émettre un constat à distance au propriétaire, qu'il y ait une responsabilité donnée au propriétaire. Si le propriétaire a prêté son véhicule à un ami, à ses enfants, au moins, il y a une responsabilité qui va être établie, et ça va éviter que nos policiers soient tentés de faire une poursuite plus longuement.

M. Fortin (Pontiac) : O.K. J'aimerais ça approfondir chacun des sujets, là, mais... parce qu'on a quand même peu de temps puis que vous avez plusieurs recommandations. Je vais passer à autre chose, mais n'hésitez pas, si vous pensez qu'on a besoin d'aller plus loin dans vos explications, de le faire.

Je vois que vous avez une recommandation par rapport aux conducteurs de véhicules routiers transportant des matières dangereuses. Essentiellement, dans le projet de loi, ce qui est dit, c'est que les municipalités peuvent faire une demande au ministère des Transports pour exempter l'arrêt de ces camionneurs-là à des passages à niveau qui ne sont plus en circulation, essentiellement, où il n'y a plus de train qui passe. L'association des camionneurs a toujours dit essentiellement que c'était une mesure... qu'en fait cette mesure-là n'allait pas assez loin, qu'eux aimeraient que ça ne soit pas aux municipalités à faire cette demande-là, mais que ce soit plutôt à tous les passages à niveau où il n'y a de barrières, donc qui ne sont pas actifs, que les camions de matières dangereuses n'aient pas à s'arrêter, que c'est une mesure de concordance un peu avec les autres provinces. Parce que les camionneurs ne savent pas nécessairement... Un camionneur qui vient de l'Ontario, par exemple, ne connaît pas nécessairement ses obligations ici. Un camionneur du Québec qui va en Ontario va peut-être penser qu'il est obligé de s'arrêter là-bas.

Donc, pourquoi est-ce que vous, vous dites... Et donc peut-être qu'il y a plus de risques associés à ça. C'est un peu le point de vue, là, de l'Association des camionneurs. Donc, si je comprends bien, votre position à vous, c'est que vous considérez que le risque, en ne s'arrêtant pas à un passage à niveau qui n'est plus utilisé, est quand même grand pour les usagers de la route si on ne s'arrête pas quand on transporte des matières dangereuses. C'est ça?

Mme Dion (Helen) : En fait, ce n'est pas tout... qui sont toujours pas utilisés dans les... Ils peuvent l'être à l'occasion, tu sais? Il y a peu, si on veut, de voies ferrées à l'heure actuelle qui ne sont pas utilisées au Québec, là. Il y en a peut-être, là, mais très peu. Ce qu'on se dit simplement, c'est que, si on permet à juste titre un camion transportant des matières dangereuses à omettre de s'arrêter lorsqu'il vient... d'avoir ce réflexe-là à chaque fois qu'il y a... bien, on s'assure qu'à chaque fois qu'il y a une voie ferrée, bien, il a le réflexe de le faire et il s'arrête pour éviter des dangers de collision, éviter le danger tout simplement. On y va par le... comment je pourrais dire, de légiférer et éviter qu'il y ait des exceptions et de façons de le faire comme à l'heure actuelle, ne pas permettre le transport tout simplement.

M. Fortin (Pontiac) : Je vous comprends bien. Je veux parler pendant quelques instants, là, des piétons parce que vous y faites référence longuement dans vos commentaires, la notion de manifestation claire de s'engager dans un passage piétonnier.

En ce moment, là, il faut être engagé dans le passage piétonnier pour vraiment être considéré comme ayant la priorité, ce qui évidemment peut mener à des situations qui sont peut-être un peu dangereuses parce qu'il faut déjà être engagé pour que l'automobiliste ait l'obligation de s'arrêter. Donc, les modifications qui sont suggérées ici disent que, si un geste est clairement fait pour signifier son intention, donc, peu importe, il y a plusieurs gestes qui peuvent être faits, là... Mais vous dites essentiellement : La notion de manifestation claire doit être mieux définie parce que ça peut être différent, le jour de la nuit, etc.

Donc, je vous demande votre suggestion à vous, à savoir comment on peut mieux le définir. Parce que je peux comprendre votre point, mais j'aimerais ça trouver une meilleure façon de le faire si effectivement il y en a une. Donc, avez-vous une suggestion précise à nous faire pour améliorer la sécurité du piéton dans des circonstances comme celles-là?

Mme Dion (Helen) : Bien, en fait, ce qu'on voulait aussi en premier lieu... puis je vais laisser mon collègue continuer par la suite, mais ce qu'on souhaite, c'est aussi responsabiliser le piéton, qu'il ait une façon de faire, à tout le moins, qu'il s'assure de ne pas, dans une congestion, de se mettre lui-même à risque, même s'il a fait un geste clair. On voulait quand même responsabiliser le piéton, alors, soit par une main, qu'il s'assure que les véhicules aient bien compris son geste, qu'ils ont utilisé une façon, soit par la main, puis qu'il a bien vu que les véhicules allaient ralentir, pour responsabiliser le piéton. C'est à ça qu'on essaie de faire réfléchir le législateur. Puis je vais laisser mon collègue, M. Beauregard, poursuivre là-dessus.

Le Président (M. Iracà) : M. Beauregard.

M. Beauregard (Marco) : Oui, merci. C'est parce que la manifestation claire, elle laisse place beaucoup à l'interprétation. Est-ce une main? Est-ce un signe? Un contact visuel avec le conducteur, etc.? Ce n'est pas si évident que ça pour nos policiers à appliquer cette réglementation-là en vigueur. Puis il y a aussi évidemment, là... dans le projet de loi, on n'a pas vu que les piétons qui ne manifestent pas clairement leurs intentions étaient passibles soit d'une pénalité ou une sanction quelconque.

Le Président (M. Iracà) : M. le ministre.

M. Fortin (Pontiac) : O.K. Je pense que je comprends quand même bien le point, là, sans avoir de suggestions précises, parce qu'effectivement c'est un petit peu le point. Peut-être, M. Beauregard, si vous avez...

M. Beauregard (Marco) : Il y a plusieurs États américains, d'ailleurs... puis nos collègues aussi, à l'extérieur de la province de Québec, procèdent avec ce qu'on appelle les PPP, là, le «point», le «pose» et le «proceed». S'il y a une recommandation à faire, c'est ça, clairement, c'est juste de s'assurer que les gens aient un contact visuel avec les véhicules, de vraiment arrêter jusqu'à tant que le contact soit fait, qu'on soit convaincu de ce contact-là avant de s'engager dans la croisée piétonnière.

• *(11 h 20)* •

M. Fortin (Pontiac) : Ça va. J'ai un dernier point que j'aimerais approfondir avant peut-être que certains de mes collègues prennent la parole. Je vois un point au niveau de... le test de dépistage des limitations cognitives. Moi, j'avais compris, à la lueur de certaines des interventions qui avaient été faites tant par votre groupe que la Sûreté du Québec plus tôt, lors des consultations, qu'une des revendications, c'était que, lorsqu'on arrête ou lorsqu'on intercepte un conducteur qui, de toute évidence, présente des limitations cognitives, on n'a pas nécessairement, comme policier, de moyens d'empêcher cette personne de reprendre la voiture en quittant l'endroit où on l'a arrêtée et qu'on cherchait, justement, à avoir, à travers la loi, une façon de faire pour empêcher cette personne-là, qui, de toute évidence, ne devrait pas être sur la route, de reprendre la route.

Et je peux comprendre que ce que vous dites ici, c'est : Actuellement, l'agent de la paix n'a ni les connaissances ni les compétences requises pour effectuer l'administration de tels tests. Mais, en même temps, d'envoyer quelqu'un du milieu de la santé sur place, c'est peut-être un petit peu difficile. Donc, s'il y a une formation qui est donnée, s'il y a des tests qui sont simples, qui sont clairs, avec des... un peu comme des policiers sont formés — on entendait, tantôt, 90 % des policiers sont formés pour l'ECM — donc, s'il y a une formation, s'il y a des tests qui sont clairs, qui sont faciles d'application, est-ce que vous êtes en faveur d'une mesure comme ça qui, justement, vous donne le pouvoir d'empêcher une personne qui ne devrait pas être sur la route de reprendre la route, là, au moment même, quitte à ce qu'il fasse d'autres tests plus tard pour savoir si c'est réellement un enjeu à plus long terme pour lui ou elle?

Mme Dion (Helen) : En fait, nous sommes en faveur, évidemment, parce que ça donne des pouvoirs supplémentaires aux policiers pour assurer la sécurité. La seule chose qu'on vous disait, c'est qu'il ne fallait pas que ça devienne en conflit avec ce qui est défini au niveau de la santé. Comme policiers, quand on administre un test cognitif, est-ce qu'on ne vient pas en conflit avec des pouvoirs qu'on n'a pas? C'est simplement ça qu'on voulait souligner auprès du législateur. Et aussi, à l'heure actuelle, il ne fallait pas confondre les tests cognitifs avec ce qu'on fait à l'heure actuelle, c'est-à-dire les tests de coordination, tout simplement. Donc, il fallait quand même vous soulever cette petite différence là.

M. Fortin (Pontiac) : O.K. Je vous entends bien. Ça va pour moi, M. le Président.

Le Président (M. Iracà) : Merci, M. le ministre. Alors, M. le député de Mégantic, il vous reste 5 min 20 s, et je pense qu'il y a d'autres collègues qui ont d'autres questions.

M. Bolduc : Je vais essayer d'être bref. Merci, M. le Président. Bonjour, madame, bonjour, messieurs. Tout d'abord, je voudrais vous féliciter pour, en fait, la qualité de votre mémoire. Il est sur le point, et vous êtes très clairs dans chacune des mentions que vous faites, puis ça facilite notre compréhension grandement. Donc, merci pour ça.

On a ici un point, pour moi, qui est fondamental, dans la discussion qu'on soulève aujourd'hui, où, avec les cinémomètres et les nouveaux outils technologiques que vous mettez en place, on passe la responsabilité du chauffeur au propriétaire. Puis ici, ça devient fascinant ou grandement intéressant quand on commence à parler ou considérer des véhicules autonomes, où le futur semble nous diriger. Je voudrais vous entendre sur : Est-ce que vous avez les outils légaux, les lois, les règles, les enjeux qui vont vous permettre d'évoluer dans cette direction-là?

Parce qu'historiquement c'est le chauffeur du véhicule qui a commis l'infraction puis qui est arrêté ou qui est... Mais ici, là, on commence à parler du propriétaire qui est on ne sait pas où, il fait on ne sait pas quoi, puis est-ce qu'il y a une relation entre la personne qui conduit le véhicule ou pas, etc. Comment vous vous sentez dans le contexte légal de cette espèce de transfert du chauffeur au propriétaire?

Mme Dion (Helen) : Bien, en fait, je vous dirais, on a des outils, M. le Président, qui s'appellent... notamment, le CRPQ, c'est le centre de renseignements policiers du Québec — excusez-moi pour les acronymes. Chaque véhicule a une immatriculation, ce qui identifie le véhicule et qui identifie le propriétaire. Donc, par le numéro de plaque, on est capables de savoir à qui appartient le véhicule. Et, évidemment, quand on intercepte le véhicule, on a le conducteur, évidemment, qui n'est peut-être pas toujours le même, mais qui souvent peut être le même.

Je vous dirais qu'avec le défi des technologies qui s'en vient, avec le fait que les véhicules autonomes... évidemment, je peux vous dire que ça va être pour nous une adaptation puis adapter aussi nos outils. Parce qu'à l'heure actuelle on agit de façon traditionnelle, un peu comme à l'époque, on avait des téléphones avec un fil; maintenant, on a le téléphone sur nous. Donc, on va avoir des outils qui vont pouvoir nous aider à ça, c'est sûr, soit le système photographique qu'on a par les cinémomètres, où les policiers qui le constatent à distance, un véhicule, qui font une poursuite, sont quand même capables de vérifier après ça, par enquête, et de voir... de découvrir qui était le propriétaire.

Quand je vous parle, là... je parlais à M. le ministre en matière de poursuites, on est capables par la suite, par enquête, d'interroger. Mais effectivement il faut que le Code de sécurité routière puisse nous permettre d'aller un peu plus loin en matière de... du propriétaire et de responsabiliser aussi le propriétaire. Parce que l'entité du véhicule déborde largement le conducteur.

M. Bolduc : En complémentarité sur cette question-là, puis là je me lance un peu dans le débat très actuel des conditions hivernales, où on est dans la neige... Puis je ne sais pas comment vous faites pour identifier la plaque du véhicule, quand... Je nettoie le mien trois fois par jour, puis, dès qu'on a cinq minutes d'auto de fait, finalement, elle n'est plus lisible. Puis ça m'amène à dire : Est-ce qu'on a une déficience significative qui fait que, dans les conditions hivernales, entre autres, puis il peut y en avoir d'autres, la brume... où on devrait peut-être considérer qu'on devrait avoir une identification électronique, un vecteur Wi-Fi, ou un RFID, ou quelque chose de ce genre-là qui permettrait... une technologie qui pourrait faciliter, en fait, l'identification d'un véhicule autonome ou pas, là, mais d'un véhicule en général? Je voudrais vous entendre là-dessus.

Mme Dion (Helen) : Bien, écoutez, la technologie va nous amener vers là, là. C'est certain que les moyens traditionnels qu'on a d'intercepter un véhicule de façon à ce qu'on le fait, les policiers interceptent sur le bord de la route pour valider... Puis évidemment, quand, la plaque, on ne la voit pas, c'est la façon traditionnelle qu'on doit... qu'on procède. Mais c'est sûr que la technologie va nous amener ailleurs. De quelle façon? De façon virtuelle? Est-ce que chaque véhicule va être pucé? Est-ce qu'il va y avoir à l'intérieur une possibilité de détection, via wifi, de la puce du véhicule qui va nous amener des renseignements? Sûrement qu'on s'en va vers là dans les prochaines années.

À l'heure actuelle, les technologies ne sont pas dans les véhicules de patrouille, par exemple, on n'est pas encore là. Et ce qu'on a jusqu'à maintenant, au niveau de la Société de l'assurance automobile du Québec, probablement qu'ils sont en train de regarder des choses comme ça, mais à l'heure actuelle il n'y a pas de dispositif qui nous amène là. Mais, oui, d'y penser et de se mettre en mode. Et, au niveau du colloque qu'on a cette année, au niveau de l'ADPQ, c'est justement à l'ensemble de ces technologies-là, qu'il s'en vient des technologies du futur, auxquelles on va se pencher, tous les décideurs des services de police.

Le Président (M. Iracà) : Merci, Mme Dion. Ceci met fin au bloc d'échange avec la partie gouvernementale. Nous allons débuter un deuxième bloc d'échange avec l'opposition officielle, et je cède la parole au député de René-Lévesque.

M. Ouellet : Merci beaucoup, M. le Président. Donc, à mon tour, madame, messieurs, de vous saluer. J'aime bien votre mémoire, puisqu'il est pratico-pratique. Donc, vous dites au législateur : On comprend votre intention, mais, dans l'application usuelle, voici les interrogations ou les problèmes qu'on pourrait y faire... faire face. Donc, j'aimerais en discuter de certains, dont la première.

L'article 100 mentionne que la personne âgée de 19 ans ou moins titulaire d'un permis probatoire de classe 5, tel que déterminé par règlement, ne peut transporter, au cours de la période compromise entre minuit et 5 heures, qu'un

seul passager. Et là vous nous dites : Faites attention... Vous croyez que cet article représente des défis d'application, et, notamment, vous faites mention qu'il n'y a pas d'obligation de s'identifier, de la part des parties, la preuve demeure difficile à faire.

Donc, grosso modo, vous comprenez la mesure législative qui permet de limiter le nombre de personnes dans un véhicule, parce que les statistiques nous disent que, de telle heure à telle heure, il y a plus d'accidents, et, lorsqu'il y a des jeunes au volant, il y a des jeunes dans l'habitacle du véhicule, on augmente le risque. Mais vous nous dites : À titre de législateur, faites attention, quand va arriver le temps d'appliquer ça, ça va être difficile. Si on veut garder le cap sur cette disposition-là, quelles seraient les solutions qu'on pourrait apporter pour favoriser votre travail d'agents policiers?

• *(11 h 30)* •

Mme Dion (Helen) : Bien, écoutez, M. le Président, en fait, lorsqu'on intercepte un véhicule, à l'heure actuelle, si le passager... ils n'ont pas commis d'infraction comme telle, on n'a pas de pouvoir d'identification des passagers. C'est à ce sens-là. Parce que l'article qu'on parle, c'est le conducteur qui n'a pas le droit, donc c'est le seul conducteur, on va... Et le fardeau va être à lui d'identifier l'ensemble, peut-être, des usagers : Est-ce qu'ils ont leur identification?, quel va être nos pouvoirs de nous assurer de la véracité de ce qui est dit? Donc, c'est en ce sens-là qu'on le disait.

Et ce qu'on suggérait, c'est plutôt une applicabilité uniforme pendant toute la durée. Si le but du législateur, c'est de limiter les accidents, ce phénomène-là auprès des jeunes, bien, de faire en sorte peut-être de l'étendre sur un an, le programme, que ce soit interdit, sauf un passager, et ça va être beaucoup plus facile pour nous, l'identification, toute l'identification du fils, de son ami, de son conjoint et son conjoint. Pour nous, ce n'est pas facile à savoir ou à vérifier rapidement lorsqu'on est en face du conducteur. Donc, c'était en ça qu'on disait : Il faut nous trouver des moyens.

À moins que, dans le projet de loi actuel, qu'il soit autorisé que l'on identifie les passagers. Mais, à l'heure actuelle, nous ne sommes pas autorisés s'il n'a pas commis d'infraction. Mais, s'il n'a pas commis d'infraction et qu'on a le droit d'identifier les passagers, bien oui, on va pouvoir appliquer cette norme-là. Est-ce que... Mon collègue voulait rajouter quelque chose, si vous le permettez, M. le Président.

M. Beauregard (Marco) : Oui, je voudrais ajouter aussi, si vous permettez, qu'il y a aussi l'éclatement des familles. Quand on parle de frères, soeurs, ses demi-frères, demi-soeurs, on va jusqu'où? Sur le coup du moment, je peux vous dire que ce n'est pas évident, là, pour le policier qui est sur le terrain, d'intercepter un conducteur, puis il lui dit : Oui, oui, c'est mon demi-frère, c'est ma demi-soeur. Les liens de parenté, on n'a pas ces outils-là, là, on n'a pas, sur le permis de conduire, la liste de la famille immédiate, si on veut, là. Ça fait qu'à ce moment-là ça peut devenir des difficultés d'application sur le terrain.

Le Président (M. Iracà) : Merci.

M. Ouellet : Merci. C'est extrêmement pertinent, puisqu'on cherche à donner plus de sécurité routière sur nos routes. Et la disposition veut limiter le nombre de personnes à l'intérieur du véhicule. Alors, je résume ce que vous nous dites. C'est : Faites attention, si vous modulez dans le temps le nombre de personnes présentes, il y a des enjeux là.

Les liens familiaux, effectivement, je suis d'accord, comment est-ce qu'on peut identifier, si, en plus, on ne peut pas demander la carte étudiante ou la carte-soleil du passager? De quelle façon on peut connaître son lien et de quelle façon on fait les croisements? Je veux dire, il n'y a pas des arbres généalogiques dans les voitures de police, là, ça fait que vous allez vous fier sur la bonne parole des gens. Alors, je comprends effectivement cette disposition-là, donc, limitons cette variabilité dans le nombre de passagers et circonscrire aussi le fait : est-ce qu'il y a un lien de parenté ou pas, est-ce qu'il y a véritablement une valeur ajoutée dans la question. O.K. C'est quand même assez pertinent.

Vous posez aussi la question... vous amenez aussi le débat sur le port de la ceinture, dont notamment cette fameuse question sur les sièges d'appoint pour la taille des enfants ou versus de l'âge. Ce que vous nous dites, c'est qu'on ne focusse peut-être pas sur la bonne chose. On focusse est-ce que l'enfant est dans le bon siège, mais on devrait plutôt focusser sur est-ce que la ceinture est bien installée, est-ce que les points d'appui sont effectivement adéquats. C'est ce que je comprends.

Mme Dion (Helen) : C'est effectivement ce qu'on dit, M. le Président. En fait, c'est qu'il est difficile pour un policier d'estimer une personne assise, là, la grandeur totale qu'elle peut avoir. Puis on voit mal l'applicabilité de la personne qui sorte puis qu'on vérifie, à 145 centimètres, si c'est correct ou pas. Ce qu'il est facile d'évaluer, c'est, une personne qui est assise, d'assurer que la ceinture passe au bon endroit pour bien retenir en cas d'accident. Et, peu importe la grandeur qu'elle aurait, on ne serait pas limités à une grandeur, mais bien au bon port de la ceinture de sécurité. C'est ce qu'on souhaite, qui est plus facilement applicable pour l'ensemble des citoyens et pas seulement que pour les enfants.

Le Président (M. Iracà) : Merci.

M. Ouellet : Je vais vous poser une question plus dans le détail. Les cinémomètres, les photoradars, on en a vu apparaître un peu partout au Québec, mais, dans certains cas, on les a vu apparaître aussi, les cinémomètres mobiles. Donc, ils étaient indiqués, à savoir qu'il allait y avoir effectivement un cinémomètre mobile sur six kilomètres. Mais, considérant les contestations qu'il y a eu de façon judiciaire, on a suspendu leur utilisation. Avez-vous quand même des statistiques sur la baisse du taux d'accidents suite à l'installation de ces photoradars mobiles dans certains secteurs? Parce que je pense que fixe, c'est facile, on le met à un point d'intersection, où ils sont bien indiqués, on peut avoir une statistique sur le nombre de tickets pour la limitation de vitesse. Dans le cas du mobile, on se déplace. Est-ce que vous avez des statistiques?

Ça vaut-u la peine ou on ne devrait pas plutôt les annoncer comme étant fixes à un endroit où est-ce que c'est vraiment accidentogène?

Mme Dion (Helen) : Moi, ce que je peux vous dire, c'est que les statistiques officielles, il y en a sûrement, mais je ne peux pas vous les donner à l'heure actuelle, là. Mais, à chaque fois qu'on fait une opération et on l'annonce, on fait de la prévention. Et ce qu'on peut vous dire, c'est qu'on peut avoir un échantillonnage d'avant ce qu'on était et après ce qu'on était. Et c'est sûr que, des fois, les problématiques vont changer à cause des nouvelles dispositions, de nouvelles rues, d'un nouvel accès. Donc, le problème peut être mobile. Donc, c'est important que, nous aussi, on ait cette flexibilité-là en tant que policiers ou en tant que représentants de la loi pour pouvoir intervenir. C'est sûr qu'à des taux fixes on l'a identifié, mais à des taux mobiles aussi ça nous donne cette flexibilité-là. Et de continuer à l'annoncer, moi, je crois que le législateur répond à ce qu'on souhaite. C'est de la prévention à tout le moins.

Le Président (M. Iracà) : Merci. M. le député.

M. Ouellet : Oui. La question qu'on a souvent des conducteurs et conductrices... oui, la question, un peu l'irritabilité, c'est que, dans certains secteurs où est-ce qu'on annonce des photoradars mobiles, il n'y en a pas. Alors, on ne serait pas mieux de laisser tomber ces photoradars mobiles et plutôt de fonctionner comme on fonctionnait avant, c'est-à-dire par des policiers à des endroits ciblés et/ou par des photoradars fixes déjà annoncés? Parce que ces fameux mobiles, là, ils ont apparu, ils ont disparu, et là est-ce que lorsque les gens ont modifié leurs comportements en fonction de leur présence ou non-présence? Bref, on est-u en train de créer un faux problème en mettant des photoradars mobiles qui n'existent tout simplement pas, mais juste l'indication qu'il peut y en avoir, mais on ne fait jamais de contrôle?

Mme Dion (Helen) : Moi, je peux vous dire que le faux problème, ce que vous mentionnez — je vais reprendre ce que vous dites, un faux problème — il n'y a pas de faux problème. La perception des citoyens, c'est qu'il y a de la vitesse. Donc, à chaque fois qu'on peut intervenir, qu'on donne des moyens, que ce soient des moyens... Je vous dis, dans les magasins, quand on... dans les magasins, de prévention, on dit qu'il y a une caméra, puis il n'y en a peut-être pas jamais, de caméra, mais probablement que ça vous fait penser de... en fait, ça évite des voleurs de prendre des choses. Donc, moi, ce que je vous dis, c'est : En fonctionnant comme ça, aux mêmes façons, ça fait de la prévention et ça fait en sorte qu'il y a un lien entre la vitesse et la gravité des accidents. Donc, si on peut faire diminuer la vitesse, peu importe le moyen... Puis c'est un moyen de prévention intéressant, moi, je pense, en annonçant qu'il y a des radars, qu'il y en ait ou pas, bien, ça permet de diminuer la vitesse, donc les conséquences vont diminuer aussi pour nos citoyens. M. Beauregard voulait ajouter quelque chose.

M. Beauregard (Marco) : Merci. Il y a aussi toujours le risque dans la perception, chez le citoyen, de se faire intercepter, que ça soit... Je vais prendre un exemple, je vais faire un parallèle avec les barrages de routes qu'on fait dans le temps des fêtes ou dans d'autres moments de l'année au niveau de vérifier la conduite en ayant des capacités affaiblies. Bien, nos barrages, on ne les fait jamais à la même place sur le terrain. Ils ne sont pas annoncés. Et ce qu'on veut développer chez les gens, c'est la perception de se faire intercepter. Si les gens perçoivent qu'il y a un risque qu'ils se fassent intercepter, ils vont améliorer, exemple, leur vitesse, dans le cas que vous nous posez la question, ou ils vont faire beaucoup plus attention de ne pas prendre leurs voitures avec les capacités affaiblies. Ça fait que c'est ça qu'on veut développer chez les gens quand on parle de sensibilisation. Si les gens pensent qu'ils ne se feront jamais arrêter sur un tronçon de route où il n'y a pas de photoradars, où il n'y en a jamais, bien, qu'est-ce qui va arriver? Il va y avoir l'effet inverse, ils vont prendre leur vitesse puis ils vont commettre des excès de vitesse à ces endroits-là.

Le Président (M. Iracà) : Merci. Alors, malheureusement, ceci met fin au bloc d'échange avec l'opposition officielle. Nous allons procéder au dernier bloc d'échange, avec le deuxième groupe d'opposition. M. le député de Masson, la parole est à vous.

M. Lemay : Oui. Merci beaucoup, M. le Président. Donc, merci d'être avec nous aujourd'hui. Et tout d'abord je veux saluer la qualité de votre mémoire parce qu'il y a plusieurs points qui nous éclaircissent quant aux orientations que nous aurons à voir lors de l'étude détaillée.

J'aimerais revenir. Le député de Mégantic a abordé le sujet des véhicules autonomes, mais, quand on regarde l'article tel qu'il est écrit présentement, il est très restrictif, et effectivement l'exemple que vous apportez au niveau des Tesla ou de l'Audi A8 me porte à réflexion. Suite à ce que vous avez indiqué dans votre mémoire et à la lecture de l'article 492.8, je me demandais si on ne devrait pas plutôt mettre une notion, dans les véhicules autonomes, que ça fait référence à un règlement, au lieu que ça soit dans un article de loi tel quel qui dit présentement : C'est une interdiction. Comme ça, ça nous permettrait de pouvoir évoluer à la mesure que la technologie permet les véhicules autonomes. Est-ce que vous ne trouvez pas que ça pourrait être une autre approche?

Mme Dion (Helen) : Bien, écoutez, c'est loisible au législateur de procéder comme il le souhaite. Bien, par règlement au niveau de l'encadrement d'une loi... c'est sûr que c'est toujours plus facile par règlement dans les us et coutumes. Par contre, nous, ce qu'on voulait simplement dire, c'est qu'à l'heure actuelle la façon qu'il est écrit, il exclut, si on veut, ce type de voitures là qui sont déjà apparentes sur nos routes et qui vont continuer à apparaître sur nos routes. Alors, voilà.

M. Lemay : D'accord...

M. Beauregard (Marco) : Comme on l'a mentionné aussi... Excusez. Comme on l'a mentionné dans le mémoire, aussi, nous recommandons que les questions relatives aux véhicules autonomes soient l'objet d'une surveillance continue et d'ajustements réguliers au niveau du Code de la sécurité routière. C'est que ça va très vite, et on entend beaucoup de choses. Il y a des projets pilotes à travers le monde à ce niveau-là. Donc, il faut que le législateur soit très à l'affût des développements qu'il va y avoir là-dedans. Et ça va beaucoup plus vite qu'on peut penser ou s'imaginer.

• *(11 h 40)* •

M. Lemay : Effectivement, on a juste à voir qu'est-ce qui se passe dans les l'État du Nevada ou de la Californie, même en Ontario, qu'ils songent à pouvoir permettre des tests pilotes, en Ontario, aux véhicules autonomes. Donc, je crois que le ministre des Transports sera à l'affût de cette section particulière pour permettre un assouplissement de ce qui est inscrit présentement.

Allons-y maintenant avec... Vous avez fait référence avec le cannabis. À la page 11 de votre mémoire, vous mentionnez que la future légalisation du cannabis pourrait... vous arrivez avec une idée de pouvoir, dans une première offense sans circonstances aggravantes — et je crois que c'est important de le mentionner, sans circonstances aggravantes — qu'on pourrait avoir un traitement de nature pénale sur plaidoyer de culpabilité. Vous apportez ça dans le cas du cannabis. Vous mentionnez après ça un autre exemple avec le modèle IRP qu'il y a en Colombie-Britannique.

Est-ce que vous croyez que votre idée que vous avancez ici, sans circonstances aggravantes, nature pénale sur plaidoyer de culpabilité pour une première offense, pourrait être envisageable pour l'ensemble des facultés affaiblies?

Mme Dion (Helen) : Écoutez, nous, ce qu'on se positionne, c'est qu'on y va sur des exemples qui ont été probants. On vous a donné... On donne au législateur des options qu'il pourra vérifier ou valider, si ce serait quelque chose qui répondrait aux besoins, c'est-à-dire de limiter la capacité affaiblie, ce fléau-là qui, depuis plusieurs années... on continue de travailler, mais on a comme un peu stagné quant à nos capacités d'intervention, si on veut.

Ce qu'on souhaite, c'est que... On a vu, avec de l'innovation et de la créativité de nos collègues de l'Ouest, par l'IRP, ils ont eu vraiment des valeurs probantes de baisse et de réflexion du conducteur qui ont changé nécessairement des comportements et qui ont amené des résultats très positifs sur leurs routes. Donc, c'est pour ça qu'on regardait... Et nous sommes toujours en interrelation avec nos collègues, à travers l'Association canadienne des chefs de police, pour trouver des choses, des choses innovantes qui amènent évidemment des résultats. Donc, l'IRP en est un, l'autre, sur le plaidoyer de culpabilité, peut en être un autre. Donc, c'est au législateur de choisir l'une des options qu'il croit la mieux adaptée pour ce qu'on pourrait dire au Québec.

Le Président (M. Iracà) : Merci. M. le député, il vous reste 2 min 30 s.

M. Lemay : Parfait. En ce qui concerne les distractions au volant, ça a fait l'objet de plusieurs discussions déjà, mais, j'aimerais savoir, est-ce que vous considérez présentement que vous avez tous les outils nécessaires et suffisants en regard de la section V, «Distractions au volant», pour pouvoir documenter votre preuve puis aller de l'avant dans un dossier de distraction au volant?

Mme Dion (Helen) : Écoutez, les grandes difficultés qu'on a, c'est l'interprétation juridique qui en est faite par les juges de différentes instances. On comprendra que nous, on a à faire la preuve de l'utilisation de l'appareil cellulaire, exemple, et de tous ces objets-là, d'objets de distraction, donc ce n'est pas... Et le fait d'avoir à démontrer l'utilisation est assez difficile parce qu'on n'est pas à côté du conducteur, évidemment. Mais, ce qu'on disait, c'est que, si on voyait qu'il avait en main un objet, ça pouvait constituer l'infraction comme telle, sans avoir à démontrer s'il fonctionnait ou pas.

Et c'est à ça qu'on est confrontés, d'avoir à démontrer... Il faut demander au conducteur de nous donner son cellulaire, vérifier s'il avait... Et ça, ça met l'interaction entre le policier et le citoyen dans une drôle de position parce qu'il va dire : Bien là, vous allez avoir accès à mes choses privées. Et on peut comprendre le conducteur de s'insurger contre ça, mais nous, on doit démontrer qu'il l'utilisait. Donc, c'est assez difficile de faire preuve avec les nouvelles jurisprudences. Ce qu'on souhaite, c'est que ce soit simplement : on voit qu'il l'a à la main, commet l'offense.

M. Lemay : Est-ce que vous vouliez rajouter quelque chose?

M. Beauregard (Marco) : Comme c'est le cas actuellement avec le téléphone cellulaire, le simple fait de le posséder dans sa main constitue l'utilisation, et présentement, devant les tribunaux, ça tient la route.

M. Lemay : Parfait.

Une voix : ...

M. Lemay : Non, il n'y a pas de problème.

Le Président (M. Iracà) : M. le député, encore 40 secondes.

M. Lemay : 40 secondes. Je salue aussi, là, votre intervention que vous avez mise concernant l'article 443.2, au niveau des écouteurs, là, qui est au pluriel puis que vous mentionnez qu'au singulier il permettrait une meilleure

utilisation. Des fois, on a juste à penser aussi : quelqu'un qui va se brancher dans un iPhone avec les deux écouteurs; bien, il y a ici la possibilité pour lui de pouvoir faire son Bluetooth, si on veut. Ça fait qu'il faudrait réfléchir à ça. S'il met seulement un écouteur avec justement la partie vocale, ça peut être utilisé comme... Je ne vois pas pourquoi ça devrait être une infraction. Donc, assurément, il devrait y avoir un objet d'amendement à ce point-ci.

Je vous remercie de votre participation à nos travaux.

Le Président (M. Iracà) : Merci, M. le député. Alors, madame messieurs, merci beaucoup pour votre participation aux travaux de la commission. Je vous salue.

La commission suspend ses travaux jusqu'après les affaires courantes.

(Suspension de la séance à 11 h 45)

(Reprise à 15 h 47)

Le Président (M. Iracà) : À l'ordre, s'il vous plaît! Nous reprenons nos travaux. Veuillez, s'il vous plaît, éteindre la sonnerie de vos téléphones cellulaires.

Je vous rappelle que la commission est réunie afin de poursuivre les auditions publiques dans le cadre des consultations particulières sur le projet de loi n° 165, Loi modifiant le Code de la sécurité routière et d'autres dispositions.

Cet après-midi, on va poursuivre sur notre lancée de ce matin. Nous entendrons d'autres organismes, dont Piétons Québec, Vélo Québec et le Réseau de recherche en sécurité routière.

Alors, je souhaite évidemment la bienvenue... Bienvenue chez vous, à la maison du peuple, à l'Assemblée nationale. Je souhaite la bienvenue aux représentants de Piétons Québec qui sont déjà installés. Je vous demande de bien vouloir vous présenter ainsi que les personnes qui vous accompagnent. Je vous rappelle que vous disposez de 10 minutes pour votre exposé. Par la suite, nous procéderons à la période d'échange avec les membres de la commission. Sans plus tarder, la parole est à vous.

Piétons Québec

Mme Robin (Jeanne) : Bonjour. Donc, je suis Jeanne Robin. Je suis co-porte-parole de Piétons Québec. Je suis accompagnée aujourd'hui de Louis Bernier-Héroux et Marc-Olivier Blouin, qui sont tous deux membres du conseil d'administration de Piétons Québec. Alors, on remercie la commission de nous accueillir aujourd'hui à l'occasion de l'examen du projet de loi n° 165 révisant le Code de la sécurité routière, notamment.

Donc, peut-être juste vous présenter rapidement Piétons Québec, qui est une organisation d'intérêt public dont la mission principale est de défendre les intérêts des piétons et de favoriser la pratique de la marche partout au Québec. D'ailleurs, Marc-Olivier Blouin est venu aujourd'hui de Rimouski, ce qui vous montre qu'on est effectivement une organisation présente un petit peu partout. Piétons Québec a notamment travaillé à valoriser la marche comme mode de déplacement à l'occasion de la campagne *Tous piétons!* qu'on organise chaque automne au Québec depuis plusieurs années. On travaille aussi à porter la voix des piétons dans le débat public et lors de consultations publiques. On a, par exemple, participé avec grand plaisir aux consultations organisées par la Société de l'assurance automobile et le ministère des Transports, l'année dernière, sur la question de la sécurité routière. On participe également aux consultations sur la politique de mobilité durable, donc, pour y faire valoir les enjeux qui touchent les piétons.

Donc, je vais laisser mes collègues vous présenter les éléments qui ont particulièrement retenu notre attention dans le projet de loi qui nous est présenté aujourd'hui.

Le Président (M. Iracà) : Merci.

• *(15 h 50)* •

M. Blouin (Marc-Olivier) : Donc, tout d'abord, on aimerait saluer la présence de quatre principaux points à l'intérieur du projet de loi n° 165. Donc, le premier point, l'introduction du terme «rue partagée» et de la «vélorue». En fait, ces deux termes nous semblent très appropriés. Ça décrit bien ce qu'on y entend et ça permet vraiment de bien réguler l'action.

Ensuite, l'ajout de la notion de jeu libre sous la gouverne des municipalités. On croit que c'est un très bon moyen. C'est très attendu dans les milieux locaux. Plusieurs de nos membres nous en parlent fréquemment.

Autre point, on salue aussi la priorité donnée aux passages pour piétons. Par contre, on se questionne sur l'utilisation du terme «clairement», surtout par rapport à la façon dont il pourrait être interprété. Qu'est-ce qui est un signal qui est fait de façon claire dans le cadre d'un passage pour piétons? Que devrait faire un piéton pour réussir à signifier son intérêt d'utiliser le passage piéton? Donc, voilà, on se questionne grandement sur le terme «clair». On croit qu'il n'est pas nécessaire.

Et finalement, bon, à la lecture de notre mémoire, vous comprendrez très bien qu'on est très heureux de retrouver le principe de prudence. Ce principe n'est pas étranger déjà à ce Code de la sécurité routière, mon collègue va vous en parler par la suite, mais on croit que c'est un grand pas vers l'avant en matière de sécurité routière au Québec.

M. Bernier-Héroux (Louis) : Je vais poursuivre sur le thème du principe de prudence, justement. Comme le dit mon collègue, nous saluons la volonté du gouvernement d'intégrer un principe de prudence au Code de la sécurité

routière. Nous avons cependant quelques remarques à faire à ce sujet pour s'assurer que son intégration fasse en quelque sorte... représente vraiment le changement de paradigme qui est attendu par les piétons puis les autres usagers de la route.

Tout d'abord, nous tenons à souligner que la notion de prudence n'est pas absente de la jurisprudence en ce qui a trait au Code de la sécurité routière. Il y a plusieurs jugements qui font référence à l'article 327 du code et qui le décrivent comme un devoir de prudence. L'article 327 se lit comme suit : «Toute vitesse ou toute action susceptible de mettre en péril la vie ou la sécurité des personnes ou la propriété est prohibée.» Dans une affaire en 1999, le juge Paulin Cloutier décrit la portée de l'article 327 comme suit : «En somme, il s'agit d'une imprudence, d'une inattention, d'une forme d'insouciance qui se démarque de la conduite de l'homme raisonnable. En se référant au principe énoncé par le juge Cory, il s'agit d'une négligence de second niveau, plus sérieuse que la simple inattention, mais moins grave qu'une conduite dangereuse, au sens du Code criminel.»

Bien que l'article 327 est utilisé pour sanctionner la conduite imprudente, il n'insiste pas cependant sur la vulnérabilité relative des différents usagers de la route, puis ce que veut justement la proposition du projet de loi en intégrant, à l'article 3.1 du Code de la sécurité routière, le principe de prudence veut mettre l'accent sur la vulnérabilité des usagers de la route. Et donc nous pensons qu'on n'a pas... il peut y avoir un conflit, et on se demande comment vont cohabiter deux articles qui font référence à la notion de prudence et que... À notre sens, ils devraient être, en fait, associés, tous les deux... Le mécanisme pour faire cette association-là et son intégration est précisé dans le mémoire, mais on pense qu'en fait il faut utiliser une partie de l'article 327 et l'intégrer non pas au tout début du code... parce que le code, finalement, concerne plein d'autres choses que les règles de conduite. Il concerne l'immatriculation, les permis, l'inspection des véhicules. On pense qu'ils doivent s'incorporer plutôt, vraiment, dans la partie spécifique aux règles de conduite des usagers de la route.

Je vais passer aux autres points, dans notre mémoire, plus spécifiques à certaines règles de conduite. Notamment, on a été contents de voir que plusieurs de nos recommandations qu'on avait émises dans le mémoire sur la consultation pour la sécurité routière ont été retenues par le projet de loi. Une cependant est absente, c'est l'obligation pour les piétons de marcher dans le sens contraire de la circulation sur une rue sans trottoir. Pour nous, ça représente vraiment une contrainte excessive. On peut en discuter un peu plus tard, mais, dans les faits, dans la réalité... c'est une bonne idée théorique, mais c'est très contraignant en réalité, et on voit que ça peut avoir des répercussions vraiment tangibles dans la façon... sur d'autres articles, notamment votre proposition à l'article 341 sur la distance de dépassement ou la distance à maintenir entre un piéton et un véhicule, bien, on voit justement que vous avez choisi d'utiliser le terme... L'automobiliste doit maintenir la distance lorsqu'il croise le piéton. Ça fait que vous laissez entendre que le piéton marche dans le sens inverse de la circulation, mais il n'est pas mention lorsqu'il le dépasse, et on pense qu'il faut protéger le piéton à tout instant, en fait.

D'autres points, on peut en parler pendant la période des questions, mais on souligne aussi l'absence d'indication sur le comportement attendu du conducteur dans un carrefour giratoire, à l'égard du piéton, bien entendu. Il n'y a rien qui est indiqué sur ce que le conducteur doit faire à l'égard d'un piéton à l'entrée ou à la sortie d'un carrefour giratoire. Il y a aussi... À plusieurs endroits, finalement, il est introduit la permission de circuler, en cas de nécessité, sur un trottoir. Nous, on s'interroge beaucoup là-dessus, notamment dans les cas de travaux, parce que vraiment, un des enjeux qui ont motivé la création de Piétons Québec, c'est la gestion de la circulation piétonne lors des travaux, lors des chantiers routiers. Et cet ajout, à notre sens, à l'article 418.1, semble... légitimise une pratique qui, à notre sens, pose problème. Ça fait que je passerais la parole à ma collègue pour conclure.

Le Président (M. Iracà) : Merci. Alors, en 45 secondes.

Mme Robin (Jeanne) : Oui. Alors, pour terminer, bien, on salue l'initiative qui a été prise de réviser le Code de la sécurité routière pour améliorer globalement la sécurité des usagers de la route, qu'ils soient piétons, automobilistes ou autres. Cependant, l'amélioration de la sécurité ne passe pas uniquement par le changement de la loi, mais également par un changement dans les aménagements, un changement dans les normes de conception des routes.

Donc, on appelle, en fait, à la mise en place d'une vision zéro en matière de sécurité routière, à l'exemple de la Suède, pour diriger vraiment le Québec vers la sécurité pour tous sur la route en mettant à profit en fait l'arsenal législatif, l'encadrement et l'accompagnement des municipalités et l'ensemble des acteurs dans ce domaine. Donc, on vous remercie.

Le Président (M. Iracà) : Excellent. Merci beaucoup, Mme Robin. Dans sa grande générosité, le ministre me fait signe que, si vous voulez poursuivre avec son temps, si vous avez d'autres choses à mentionner, ou si vous désirez directement aller au bloc d'échange...

Mme Robin (Jeanne) : Bien, peut-être juste pour... Dans l'esprit, donc, de l'amélioration de la sécurité routière, on voulait souligner que l'adoption d'une politique de mobilité durable, qui est actuellement en cours de travail, notamment par le ministère de la Mobilité durable, des Transports, fait partie intégrante d'une opération d'amélioration de la sécurité, puisqu'améliorer à la source la sécurité, ça passe par une diminution du débit et de la vitesse de circulation des véhicules motorisés et que donc une politique de mobilité durable est une excellente stratégie pour améliorer la sécurité de tous en plus d'avoir un effet positif sur de nombreux autres éléments, notamment en matière d'environnement et de santé publique. Je vous remercie.

Le Président (M. Iracà) : Merci beaucoup, Mme Robin. Nous allons débuter les blocs d'échange et nous allons débuter avec la partie gouvernementale pour un bloc d'environ 16 minutes. M. le ministre, la parole est à vous.

M. Fortin (Pontiac) : Merci, M. le Président. Bonjour. Merci d'être avec nous, Mme Robin, M. Blouin et M. Bernier-Héroux. Merci de votre présentation. J'ai eu l'occasion hier, lors de l'événement de Trajectoire Québec, de rencontrer votre co-porte-parole, si je ne m'abuse, M. Gravel. Et je vous remercie pour vos commentaires à l'effet que les propositions qui sont faites représentent quand même un grand pas vers l'avant au niveau de l'amélioration de la sécurité routière, mais pour la situation particulière, là, des piétons également.

Je vais entrer dans le vif de certaines de vos recommandations tout de suite. J'aimerais ça bien comprendre... Et là je comprends que votre recommandation 22, qui est à l'effet de supprimer l'obligation pour les piétons de circuler en sens inverse de la circulation automobile sur une rue sans trottoir, va un peu de pair avec la recommandation 10, là, que vous mentionniez, par rapport à ce qu'un conducteur dépasse un piéton et non seulement le croise, là.

Est-ce que, selon vous, il y a une réelle... Parce que moi, j'ai toujours compris... et je me souviens du temps où ma mère me disait ça quand j'étais petit, là, là, que tu marches du côté pour voir le véhicule avant de... lorsque tu t'en vas chez ton ami, là, par exemple. Et j'ai toujours cru, probablement comme plusieurs personnes, qu'il était plus sécuritaire pour un piéton de voir ce qui s'en venait vers lui, plutôt que le véhicule qu'il ne pouvait pas voir derrière lui.

Pour ce que vous avancez, est-ce que vous avez une étude, une preuve, une quelconque statistique qui nous dit qu'effectivement le fait de traverser la rue mène à une situation plus dangereuse que le fait d'être sur le côté de la rue, là, où on peut voir le véhicule qui s'en vient?

• *(16 heures)* •

Mme Robin (Jeanne) : C'est indéniable que c'est une bonne pratique. Moi aussi, on m'a appris à circuler à pied du côté d'où je peux voir venir les véhicules. Il y a cependant des situations où, par exemple, un seul côté de la route est éclairé ou alors c'est d'un seul côté de la route qu'on trouve les deux commerces entre lesquels se déplace un piéton. Donc, il y a des situations où traverser la route ne permettra pas forcément d'améliorer la sécurité du piéton.

On considère en fait que cette obligation-là qui est faite au piéton est un peu excessive et que, de la même manière que le Code de la sécurité routière n'oblige plus les cyclistes à utiliser les aménagements cyclables lorsqu'ils existent, mais finalement se fie à leur bon sens que ces aménagements-là vont être utilisés s'ils sont efficaces, bien, de la même manière, le Code pourrait se contenter de préciser que c'est une bonne pratique de circuler du côté inverse de la circulation, mais que ce n'est pas une obligation, pour éviter que les piétons se mettent dans une situation délicate en s'obligeant à suivre cette règle-là.

M. Fortin (Pontiac) : O.K. Je vois ce que vous dites, là. Il peut y avoir peut-être des situations particulières, là, selon l'endroit spécifié. Je veux passer à autre chose. Et ça, ce n'est pas... En fait, pour rester sur le thème, là, un peu à l'instar en fait du groupe qui vous a précédé ce matin, l'Association des directeurs de police du Québec, vous avez mentionné la clause par laquelle on demande au piéton de signaler clairement son intention de s'engager dans la voie. Je pense que vous allez convenir avec moi que c'est probablement plus sécuritaire que ce qui est en ce moment en place, c'est-à-dire que le piéton doit s'engager afin d'avoir priorité, donc on a déjà un pied sur le passage piétonnier afin de s'engager. Ce que les gens des directeurs de police nous disaient, c'est essentiellement : O.K., bien, je ne sais pas exactement comment l'interpréter au niveau de la sanction, disons, à l'automobiliste fautif.

Mais, pour vous, si je vous demande juste comme ça : Qu'est-ce que ça veut dire signaler clairement votre intention? Vous êtes piéton, vous êtes à l'intersection ou au coin du passage piétonnier, moi, ça me semble plutôt clair, tu sais, je signale mon intention en levant ma main, par exemple. Mais qu'est-ce qui n'est pas clair? Et, s'il y a quelque chose de spécifique, qu'est-ce qui peut être fait, selon vous, pour spécifier la formulation à l'intérieur du projet de loi?

Mme Robin (Jeanne) : Bien, c'est sûr qu'un piéton valide, qui dispose de ses deux bras libres, qui n'a pas de sac à porter, ni d'enfant à tenir par la main, ni de valise à traîner, va sans doute spontanément signaler son intention à un automobiliste en levant la main, mais ce n'est pas le cas de tous les piétons. Il y a des personnes handicapées, il y a des personnes handicapées visuelles aussi qui ne pourront pas forcément établir un contact visuel. Donc, cette intention-là...

En fait, les endroits où les piétons ont la chance de disposer d'une priorité qui leur est davantage laissée, disons... Par exemple, dans certaines provinces du Canada, on se rend compte qu'en fait le simple fait, pour un piéton, d'être arrêté à proximité d'un passage pour piétons, les automobilistes s'arrêtent, il ne semble pas nécessaire de manifester justement son intention d'une quelconque façon. En fait, quand on n'a pas l'intention de traverser, souvent, c'est le piéton qui à ce moment-là fait signe à l'automobiliste qu'il peut circuler puis qu'il n'a pas à céder le passage.

Donc, on craint effectivement une jurisprudence là-dessus puis peut-être une situation qui ne soit pas claire. Parce qu'on comprend que l'intention du législateur, c'est vraiment, justement, d'autoriser les piétons à passer et non pas de leur apporter une contrainte supplémentaire. Donc, on voulait juste s'assurer que ça demeure compris de cette manière-là.

M. Fortin (Pontiac) : O.K. Très bien. Les gens de Vélo Québec, là, qui sont dans la salle et qui vont suivre votre présentation, nous ont déjà fait les représentations, ils l'ont fait publiquement aussi, au cours des dernières semaines, à l'effet qu'ils aimeraient que les cyclistes puissent utiliser le feu piétonnier, disons. C'est sûr qu'à l'intérieur du principe de prudence où on se dit : Bien, l'automobiliste doit faire attention au cycliste, le cycliste doit fait attention au piéton, est-ce que, réellement, de permettre, à un feu piétonnier, l'utilisation d'un vélo, selon vous, respecte ce principe-là? Est-ce qu'à travers des changements qui seraient faits, là, au projet de loi pour permettre, justement, aux vélos d'utiliser un feu piétonnier ça respecterait le principe de prudence auquel vous êtes, de toute évidence, très attachés?

Mme Robin (Jeanne) : On l'était dans la mesure où ce n'était pas une proposition faite par le projet de loi. On n'a pas élaboré de position là-dessus. Toutefois, c'est sûr que Piétons Québec a une forte préoccupation, notamment, par rapport à l'autorisation du virage à droite au feu rouge.

On sait que l'autorisation qui a été donnée à l'ensemble des véhicules, et particulièrement aux véhicules motorisés, de faire un virage à droite au feu rouge n'a pas été suivie d'une bonne application de cette mesure-là. C'est une mesure qui a entraîné... qui entraîne des dizaines de blessures chaque année chez les piétons. C'est une mesure dont la mise en pratique, en fait, n'est pas à la hauteur de ce que le législateur attendait, puisqu'en mettant en place cette pratique-là le législateur souhaitait que la priorité demeure au piéton, et ce n'est pas le cas. On l'expérimente tous les jours, on se rend compte que c'est perçu comme un droit et comme un droit qui prévaut sur le droit des piétons de circuler en sécurité.

Donc, en tout état de cause, il faut s'assurer de protéger l'usager vulnérable, et donc tout changement de cette nature-là, comme par exemple le fait d'envisager d'autoriser les cyclistes à passer sur les lumières pour piétons, doit être précisément étudié et encadré pour éviter qu'il se recrée la même chose qu'avec l'autorisation du virage à droite sur feu rouge. Mais, comme je vous dis, ce n'est pas un point qu'on a abordé dans notre mémoire, mais on serait intéressés à en discuter plus largement avec vous, le cas échéant.

M. Fortin (Pontiac) : O.K. Je comprends bien. Dernière question pour moi. Quand vous parlez, dans votre quatrième recommandation, de ne pas affaiblir, justement, le principe de prudence en y ajoutant une obligation réciproque à l'égard des usagers vulnérables, donc, j'aimerais ça que vous élaboriez un peu sur ce point-là parce que... Et on est dans une première, au Québec, c'est la première fois qu'on a un principe de prudence, donc on apprend un peu tous en même temps, disons, les meilleures pratiques et les façons de s'y prendre. Mais j'aimerais savoir pourquoi, selon vous, c'est souhaitable de ne pas avoir une... pas nécessairement une obligation, mais une responsabilité de la part du piéton de s'assurer de sa propre sécurité également, tout en respectant le principe de prudence, là, où les autres usagers doivent faire évidemment attention aux piétons? Pourquoi ce n'est pas utile d'avoir une responsabilité du piéton envers sa propre sécurité, de le mentionner à travers le principe de prudence?

Mme Robin (Jeanne) : Bien, en fait, on s'est beaucoup basés sur ce qui existe ailleurs en matière de principe de prudence. Et le Québec créerait un précédent en introduisant, justement, une obligation réciproque par rapport à l'usager vulnérable. L'idée du principe de prudence, c'est de rappeler qu'on n'est pas tous égaux sur la route, qu'il y en a certains qui sont protégés par une carrosserie, par une ceinture de sécurité, par un casque, peu importe, et que, donc, ceux qui circulent en risquant de causer plus de tort aux autres ont un devoir de responsabilité accru. Donc, si on veut mettre en place ce pouvoir de responsabilité accru mais qu'en fait, dans le même temps, on rajoute une responsabilité complémentaire à l'usager vulnérable, on pense que ça vient amoindrir ce principe-là. C'est tout simplement ça. Je ne sais pas si mes collègues veulent préciser.

M. Bernier-Héroux (Louis) : Bien, d'une certaine façon, comme je le mentionnais et comme notre mémoire aussi l'indique, il y a une jurisprudence sur la notion de prudence relativement au code, et ils l'indiquent dans la jurisprudence que ça se limite aux conducteurs de véhicules. Donc, pour nous aussi, ça ferait sens de ne pas avoir... de ne pas profiter de l'intégration de ce nouveau principe, de ce nouvel article, pour en mettre davantage sur les épaules du piéton.

M. Fortin (Pontiac) : Très bien. Merci beaucoup. Je crois que mes collègues ont des questions, M. le Président.

Le Président (M. Iracà) : D'accord. Merci, M. le ministre. Alors, je vais céder la parole au député d'Abitibi-Est, qui a une question.

• *(16 h 10)* •

M. Bourgeois : Merci, M. le Président. Je vais aller un peu plus loin dans cet aspect-là. Vous savez, notre société a évolué. Il y a cet appareil-là qui a fait son apparition, on en parle beaucoup, de ce danger à l'utilisation quand on est au volant. Mais, quand on est piéton, il y a également un risque. Dans ce devoir de prudence, quand on amène la question d'identifier clairement ses intentions au coin de la rue, on s'entend que, s'il y a utilisation, il devient compliqué... Puis je suis d'accord avec vous, hein, que quelqu'un qui est dans son véhicule est dans des dispositions pas mal plus sécuritaires que la personne qui est au coin de la rue. Mais, si la personne utilise son cellulaire et continue sa marche sans se soucier de l'environnement, comment on peut s'assurer que, pour le conducteur du véhicule, il y a eu un indice quelconque de l'engagement, là, à traverser? Vous comprenez, là-dedans, je pense qu'il y a une notion d'éducation de part et d'autre qui devrait être intensifiée, minimalement.

Mme Robin (Jeanne) : Oui, de toute évidence. Idéalement, l'interaction entre des usagers se fait mieux à partir du moment où les personnes sont en mesure de se regarder et puis justement de signaler leurs intentions. Et, de la même manière, un piéton apprécie davantage que le conducteur d'une voiture, par exemple, ralentisse suffisamment tôt pour montrer qu'il a vu le piéton. C'est sûr que ça fait partie de la courtoisie et du vivre-ensemble.

Par rapport à l'élément que vous apportez, au fait que parfois un piéton est en train de regarder son cellulaire, qu'il peut donc être inattentif vis-à-vis de la circulation qui l'entoure et que peut-être son message ne peut pas être clair, bien, d'abord, un piéton qui regarde son cellulaire, c'est parfois un piéton qui cherche son chemin, donc, qui finalement utilise un GPS comme n'importe qui en voiture, et c'est possible d'avoir un cellulaire en main et malgré tout d'avoir levé la tête pour vérifier qu'on arrivait à un endroit qui était sécuritaire. Je pense que c'est quand même une forme de bon sens aussi avant de s'engager.

Je sais que ça a été envisagé sous certaines juridictions de légiférer, justement, pour envisager de restreindre l'utilisation du cellulaire pour les piétons. Ce n'est pas une mesure qui a été proposée ici, puis, pour le moment, on pense que c'est une bonne chose. Là-dessus, il faut continuer de suivre l'évolution de ce phénomène-là, puis, si on se rend

compte qu'il y a un problème de sécurité particulier, bien, à ce moment-là, on pourra intervenir là-dessus. Pour le moment, ça ne semble pas du tout être le cas, en fait.

L'augmentation de l'utilisation du cellulaire au volant pose des réels problèmes de sécurité. C'est mesuré, c'est avéré et c'est très préoccupant. L'augmentation de l'utilisation du cellulaire à pied ne semble pour le moment pas associée à un problème. Mais, encore là, on pense qu'il y a des experts et des chercheurs en santé publique, à la Société de l'assurance automobile, qui suivent ça de près, puis on est confiants qu'on peut continuer à suivre ça.

Le Président (M. Iracà) : Merci. M. le député. 40 secondes.

M. Bourgeois : Oui, rapidement. On a parlé... je sentais beaucoup dans vos interventions une réalité du secteur urbain. Dans le secteur rural, quand on se déplace, souvent, on est en bordure de route, il n'y a pas nécessairement beaucoup de place. Toute la question des accotements, j'aurais aimé ça vous entendre un peu plus là-dessus.

Le Président (M. Iracà) : 25 secondes.

Mme Robin (Jeanne) : C'est précisément pour ça qu'on a mentionné... bien, on ne l'a pas signalé, d'ailleurs, mais le fait que l'automobiliste soit forcé de laisser un espace entre son véhicule et les piétons en circulation sur l'accotement, c'est précisément pour augmenter la sécurité également en dehors du milieu urbain. Donc, oui, on est tout à fait sensibles à ça, d'autant plus qu'il y a des piétons, effectivement, partout dans les grandes villes, mais également dans les villages.

Le Président (M. Iracà) : Merci beaucoup, Mme Robin. Ceci met fin au bloc d'échange avec la partie gouvernementale. Nous allons procéder au deuxième bloc d'échange avec l'opposition officielle. Et je cède la parole au député de René-Lévesque.

M. Ouellet : Merci beaucoup, M. le Président. Donc, à mon tour de vous saluer. Je suis tenté de vous dire que votre mémoire est passablement complet et fait le tour de beaucoup d'enjeux qui touchent les piétons. Alors, je n'aurai pas beaucoup de questions. J'aimerais juste qu'on focusse ensemble sur... Parce qu'il y a 28 recommandations, puis vous avez vraiment donné un angle à l'amélioration de la sécurité piétonnière. Si on avait à en prioriser quatre ou cinq qui feraient vraiment une différence pour les piétons, dans le cadre de la modification de la loi sur la sécurité routière, le focus devrait être mis sur lesquelles?

Parce qu'il y en a plusieurs. vous parlez notamment d'interdire le virage à droite sur l'ensemble du territoire québécois, vous faites référence, effectivement, à l'utilisation du trottoir. J'aimerais que vous m'aidiez à vraiment mettre la lumière sur... Si on avait à en choisir cinq ou six, là, bref, si on avait à prioriser dans ces 28, lequel, selon vous, mériterait notre attention particulière pour proposer des amendements?

Le Président (M. Iracà) : Mme Robin.

Mme Robin (Jeanne) : Oui. Bien, je pense que, par rapport à votre proposition, on prend pour acquis que toutes les mesures favorables à l'amélioration de la sécurité des piétons qui sont proposées dans le projet de loi actuel soient maintenues, donc il n'y aurait pas d'amendement à faire là-dessus. Il y a les éléments dont on vient de discuter, bien sûr, donc, sur la priorité claire à l'engagement et puis enlever l'obligation de circuler du côté opposé aux véhicules.

Je dirais que l'amélioration de la sécurité des piétons passe vraiment par l'adoption d'une loi sur la sécurité routière. Puis ça nous paraît peut-être un peu large pour faire l'objet d'un simple amendement dans ce projet de loi, mais de reconnaître le droit à la sécurité routière de la même manière qu'on a reconnu le droit à la sécurité au travail nous apparaît un point très fort, puis c'est pour ça qu'on a insisté dans notre mémoire aussi sur cet élément-là pour faire en sorte que ça devienne un projet de société.

Le bilan de la sécurité routière au Québec tend à s'améliorer avec le temps, pas pour toutes les catégories d'usagers. Et, notamment pour les piétons, il y a une forte préoccupation parce que le taux de décès sur la route s'est remis à augmenter, notamment en lien avec le vieillissement de la population. Mais donc on fait peut-être un peu de mieux en mieux en matière de sécurité routière au Québec, mais il y a place à l'amélioration.

Et, si le Québec avait le bilan routier de la Suède, par exemple, au prorata du nombre d'habitants, on sauverait 150 vies par année. Ça, ça nous apparaît majeur, et il nous semble que le législateur devrait se pencher sur cet élément-là et donc faire en sorte qu'on ne se contente pas d'un Code de la sécurité routière qui gouverne la façon de circuler ensemble sur le réseau actuel mais qui ne change pas grand-chose fondamentalement. On pense qu'il faut vraiment se diriger vers un aménagement des rues, un aménagement des routes, une préoccupation des professionnels et des décideurs face à la santé des personnes qui circulent sur les routes qui aille bien au-delà d'exiger le respect des règles, mais qui se base vraiment sur la capacité du corps humain à résister aux chocs et qui, donc, diminue considérablement les vitesses pratiquées, que ce soit en milieu urbain ou hors milieu urbain.

Donc, c'est la proposition qu'on fait, c'est notre recommandation n° 1, en fait : adopter une loi sur la sécurité routière. Et puis, bien, nos recommandations générales en matière de sécurité routière aussi, que vous pouvez trouver dans notre sommaire, je pense, sont des éléments majeurs pour le... donc, la révision des normes de conception routière, la révision du *Guide de détermination des limites de vitesse*, qui sont des outils qui sont utilisés par les ingénieurs, par les planificateurs en transport pour mettre en place le réseau sur lequel on va tous circuler. Et on pense, et on suit en cela plusieurs autres pays qui ont travaillé à l'amélioration de la sécurité routière, qu'il y a du travail à faire là-dessus.

Le Président (M. Iracà) : Merci. M. le député.

M. Ouellet : Donc, si je comprends bien ce que vous nous amenez à réfléchir, c'est ne pas voir la sécurité routière comme exclusivement le déplacement de voitures ou de vélos, puis des autobus, puis des camions, donc, de s'assurer de la sécurité de ceux et celles qui roulent, mais de prendre ça d'un oeil plus global, puisqu'on aura probablement dans le futur beaucoup plus de piétons. Si on dit que les gens doivent faire du transport actif, qu'ils vont prendre de plus en plus les transports collectifs, on devrait voir apparaître de plus en plus de piétons. Ça serait nécessaire et opportun de réfléchir la façon dont on conçoit la sécurité en intégrant aussi la notion du fait que les piétons sont présents et qu'ils partagent dans certains cas la route avec les autres utilisateurs. C'est ce que vous nous demandez de nous inspirer.

• *(16 h 20)* •

M. Bernier-Héroux (Louis) : Bien, si je peux intervenir, c'est la vulnérabilité de tous les usagers de la route. Il y a un seuil, à un moment donné, où même un occupant d'un véhicule devient vulnérable à une certaine vitesse ou face au poids du véhicule qu'il rencontre, avec lequel il rentre en collision. Ça fait que tout le monde sur la route est vulnérable. Et en Suède, ils ont établi des barèmes pour chaque usager, des vitesses qui doivent servir de guide lorsqu'ils conçoivent leurs routes, et ils conçoivent leurs routes en fonction de l'usager le plus vulnérable qui est susceptible de la fréquenter. Mais, sur des routes où, par exemple, il n'y a pas de piétons, ils établissent que, lorsqu'il y a des risques de collision latérale, par exemple, la vitesse ne doit pas être supérieure à 50 kilomètres-heure. C'est pour ça qu'ils font tant de ronds-points, finalement, c'est pour permettre... c'est pour faire en sorte qu'aux intersections les gens ne se rentrent pas dedans à plus de 50 kilomètres-heure, parce qu'au-delà de 50 kilomètres-heure il y a vraiment un risque de décès qui augmente de façon exponentielle.

Et la loi sur la sécurité routière, c'est de faire en sorte que, dans chaque domaine qui intervient sur la sécurité routière, on vise à respecter, finalement, la vulnérabilité des usagers et puis à faire en sorte que nos routes soient conçues dans cet esprit, que les usagers sont vulnérables, d'une manière différente, mais qui respecte la vulnérabilité de chacun. Puis c'est vrai pour la conception des véhicules, puis c'est vrai aussi dans la pratique des autres intervenants qui interviennent sur le réseau.

Le Président (M. Iracà) : Merci. M. le député.

M. Ouellet : Si je comprends l'exemple de la Suède, ou j'aimerais peut-être mieux le comprendre, ce qui fait son succès, c'est... Bon, dans la conception, on se pose une question comme : Qui est l'usager le plus vulnérable? Mais est-ce que le modèle de la Suède vient aussi avec une batterie de législations, avec des réprimandes fortes, pour punir des comportements fautifs? Ou plutôt, l'approche, c'est vraiment celle qui nous amène corriger le comportement, soit dans la conception ou, dans certains cas...

M. Bernier-Héroux (Louis) : Bien, ils essaient de travailler sur tous les aspects. Ils essaient de concevoir tout d'abord ces... Comme on le dit dans notre mémoire, c'est que je pense que l'approche traditionnelle, en sécurité routière, c'est qu'on s'imagine que l'usager est rationnel et ne commettra jamais d'erreur. On lui donne des règles de sécurité, on lui dit : Si tu suis ces règles-là, il ne t'arrivera jamais de mal.

Sauf, finalement, ça, tu peux suivre les règles, mais quelqu'un d'autre commet une erreur ou... finalement, n'importe qui peut commettre une erreur de jugement. Tu as des difficultés à juger de la vitesse de la personne qui arrive vers toi, ça fait que tu t'engages trop tard, tu n'a pas assez de temps pour t'engager, puis, finalement, il y a une collision. Ou, sinon, il y a des gens qui ont de la difficulté à... les enfants, les personnes âgées, les personnes avec des handicaps n'ont pas toutes les facultés pour toujours juger, pour prendre les bonnes décisions, finalement.

Ça fait qu'eux, ils ont vraiment rentré ça dans leur système, que les gens peuvent commettre des erreurs. Ça fait qu'il faut faire en sorte que le système routier ne mette pas les gens dans des situations où, s'il y a une erreur qui survienne, ils peuvent mourir ou avoir des blessures graves. Et ça, c'est notamment en agissant sur les vitesses. Parce que, justement, ils ont établi des seuils de vitesse au-delà desquelles les risques de décès augmentaient de façon exponentielle.

Au MTQ, on parle... Bien, excusez-moi, j'utilise la vieille... le vieux terme, mais au ministère des Transports, on connaît bien la courbe selon laquelle, au-delà de 30 kilomètres-heure, les risques de décès augmentent énormément pour les piétons, mais c'est vrai pour tous les autres usagers de la route. Tantôt, je parlais des collisions latérales pour les occupants de véhicules, mais c'est vrai aussi...

Le Président (M. Iracà) : Merci beaucoup. Merci. Je suis désolé, ceci met fin au bloc d'échange avec l'opposition officielle. Nous allons procéder dès maintenant avec le deuxième groupe d'opposition. M. le député de Deux-Montagnes.

M. Charette : Merci, M. le Président. Madame, messieurs, merci d'être avec nous cet après-midi.

On a eu l'occasion ce matin d'entendre autant la Sûreté du Québec que des représentants de directions de corps de police municipaux, et, au cours des prochains jours, on aura un éventail tout aussi large de propos en fonction de la réalité de chacun, et c'est ce qui fait que la consultation est aussi pertinente.

Je vous écoutais, vous avez cité souvent la Suède; on pourra peut-être en reparler. Vous avez également mentionné qu'au fil des ans il y a eu des belles améliorations au niveau de la conscientisation, au niveau des pratiques qui ont été développées dans certains cas par des municipalités en particulier. Mais il y a un débat qui a fait rage, il y a quelques années, on en entend moins parler de nos jours, c'est-à-dire le virage à droite et les réticences qu'avaient à l'époque, justement, les associations, les représentants de piétons. Plusieurs municipalités ont pu légiférer sur des intersections en particulier. Il y a l'île de Montréal qui continue à l'interdire dans son ensemble.

J'étais curieux de vous entendre à ce niveau-là : Est-ce que vous pensez que l'éducation populaire est ce qu'elle est aujourd'hui, qu'on pourrait élargir cette pratique-là ou encore, selon vous, il y a un rôle à définir entre l'automobiliste et le piéton de sorte qu'il serait préférable de maintenir l'interdiction, là, dans certaines municipalités ou sur certains territoires?

Mme Robin (Jeanne) : Bien, il faut revenir un petit peu dans le passé. L'autorisation du virage à droite au feu rouge, son objectif, c'était un objectif d'économie de carburant. Et je pense qu'à l'époque on a parlé à peine de réduction d'émission de gaz à effet de serre, mais disons que c'était ça, l'utilité qu'on voyait. C'était un moment où l'essence coûtait cher, c'étaient les années 70 aux États-Unis. On a décidé d'autoriser les voitures à tourner à droite au feu rouge pour éviter qu'elles brûlent du gaz inutilement en attendant, quand il n'y avait pas de circulation en face, en considérant que ce ne serait pas un problème de sécurité majeur.

Au moment où le Québec a réfléchi à la possibilité d'autoriser cette pratique-là... Bien, d'abord, il faut souligner que nos voitures sont de moins en moins consommatrices à l'arrêt. Chaque véhicule hybride est un argument de moins en faveur du virage à droite au feu rouge, hein, finalement. Donc, ça va bientôt être un problème inexistant, cette question d'économie d'essence. Mais, au moment, donc, où le Québec a réfléchi là-dessus, les directions de santé publique du Québec se sont penchées sur la question et ont évalué que le risque était quand même important. En fait, elles estimaient qu'on risquait d'avoir 70 blessés de plus par année si on mettait en place cette mesure à la grandeur du Québec. Ce qui s'est passé, c'est qu'on ne l'a pas mise en place à la grandeur du Québec, l'île de Montréal n'a pas adopté la mesure, c'est autorisé partout, et on a effectivement 70 blessés à la grandeur du Québec chaque année à cause de cette mesure-là.

Donc, ça apparaît finalement être une mesure assez peu efficace pour l'économie d'énergie, assez négligeable sur l'économie de temps et qui par contre a effectivement eu pour conséquence une augmentation... enfin, un nombre de blessés important. Donc, les craintes qu'avait la santé publique à l'époque se sont avérées réelles et puis légitimes. Donc, on se rend compte que même si... Bien, finalement, ça revient un petit peu à ce que disait Louis Bernier-Héroux sur le fait que, si tout le monde respectait les règles, ça se passerait bien. Mais, dans les faits, les gens ne respectent pas les règles, ils sont inattentifs, ils sont pressés, ils sont distraits, et c'est les piétons quand même qui paient les conséquences, en majorité, de ce problème-là.

Donc, c'est sûr que beaucoup de municipalités ont restreint l'autorisation du virage à droite au feu rouge, particulièrement aux endroits où il y a une forte circulation de piétons, où il y a beaucoup d'usagers vulnérables, des enfants, des personnes âgées, une circulation importante et un fort conflit de circulation. C'est sûr que, si on autorise davantage cette mesure-là, le nombre de blessés va augmenter, et donc, au lieu d'améliorer le bilan routier, ce qui est notre souhait, on va l'aggraver encore. Donc, voilà.

Le Président (M. Iracà) : M. le député.

M. Charette : Et, dans les circonstances, je comprends qu'il n'y a pas de volonté ou de souhait que ce soit élargi. C'est difficile, par contre, de retourner en arrière. Donc, on peut se satisfaire du statu quo actuel? Est-ce que vous avez des revendications particulières, là, par rapport à cet élément-là?

Mme Robin (Jeanne) : Écoutez, comme vous le dites, ce n'est pas des mesures sur lesquelles il est facile de revenir une fois qu'on les a mises en place. Le minimum, ce serait au moins, effectivement, de les maintenir. Après, à la question : Est-ce qu'on peut se satisfaire de 70 blessés supplémentaires par année, piétons en majeure partie du temps, souvent des enfants, souvent des personnes âgées?, c'est sûr que nous, en tant que représentants de la société civile puis d'une catégorie d'usagers vulnérables, on ne peut pas s'en satisfaire. Mais les lois se font avec l'ensemble de la société, donc on vous rappelle simplement cette responsabilité-là et cette préoccupation-là qui est la nôtre.

Le Président (M. Iracà) : M. le député, une minute.

M. Charette : Merci. Et vous avez mentionné également que, bon, il peut y avoir de l'éducation, il peut y avoir la législation, mais qu'il y avait aussi une importance à accorder à l'aménagement des rues elles-mêmes, j'imagine, davantage en milieux plus urbanisés. Et quelles formes ou quels standards on devrait essayer de rencontrer à ce niveau-là? Quel est l'aménagement idéal? Est-ce que c'est à travers la signalisation? Est-ce que c'est à travers des trottoirs plus adaptés, plus larges? Bref, curieux de vous entendre à ce niveau-là : Qu'est-ce qui serait souhaitable au niveau de l'aménagement de nos rues?

Mme Robin (Jeanne) : Bien, peut-être rapidement parce que c'est sûr qu'il y a beaucoup d'éléments à apporter. Mais, d'une manière générale, quand on réduit la vitesse, quand on limite le nombre de voies, quand on réduit la largeur des voies, quand on améliore la visibilité, qu'on prévoit des îlots refuges au centre de la chaussée, qu'on prévoit des trottoirs suffisamment larges, qu'on assure la visibilité en interdisant le stationnement à proximité des intersections, on sait qu'il y a des retombées efficaces en matière de sécurité. C'est des bonnes pratiques qui sont reconnues.

Vous parliez des milieux urbains. En fait, il y a une responsabilité importante de l'État dans l'aménagement de tout le réseau routier supérieur qui traverse de nombreux milieux habités. La route à numéro qui traverse un village, c'est souvent aussi la rue principale. C'est souvent sur cette rue-là que sont situés les commerces, parfois qu'est même située l'école. Donc, il y a une responsabilité importante du ministère des Transports pour aménager différemment le réseau routier supérieur aux endroits où il est dans des milieux habités.

• *(16 h 30)* •

Le Président (M. Iracà) : Je suis désolé. On a dépassé un petit peu le bloc d'échange. Malheureusement, c'est terminé. Je vous remercie, madame messieurs, de votre participation à cette commission. Les échanges sont extrêmement importants pour la suite des choses. Alors, merci.

Je vais suspendre les travaux quelques instants pour permettre au prochain groupe de s'installer, Vélo Québec.

(Suspension de la séance à 16 h 31)

(Reprise à 16 h 33)

Le Président (M. Iracà) : À l'ordre, s'il vous plaît! Nous allons reprendre nos travaux. Avant de débuter, simplement vous mentionner qu'on est à l'Assemblée nationale, et qu'est-ce qui se passe à l'Assemblée? Les élus sont appelés à toute heure de la journée pour aller voter au salon bleu. On m'avise qu'incessamment il y aura un appel pour aller voter sur possiblement un projet de loi. Donc, on devra interrompre temporairement les travaux et reprendre par la suite. Donc, j'aime autant vous le dire, là, pour ne pas que vous soyez surpris.

Alors, je vous souhaite la bienvenue, aux membres de Vélo Québec. Je vous demande de bien vouloir vous présenter ainsi que les personnes qui vous accompagnent. Je vous rappelle que vous disposez de 10 minutes pour votre exposé. Par la suite, nous procéderons à la période d'échange avec les membres de la commission. La parole est à vous, mesdames, monsieur.

Vélo Québec

Mme Lareau (Suzanne) : Bonjour. Merci de nous accueillir. Mon nom est Suzanne Lareau. Je suis présidente-directrice générale de Vélo Québec. Et je suis accompagnée de Jean-François Pronovost, vice-président, affaires publiques et développement, à Vélo Québec, et Magali Bebronne, chargée de projet, transport actif. Alors, merci encore de nous accueillir. Nous sommes très heureux de venir vous présenter le fruit de notre réflexion suite au dépôt de ce projet de réforme du Code de la sécurité routière.

Deux mots sur Vélo Québec. C'est une organisation qui a été fondée en 1967. Notre mission, développer et promouvoir la pratique du vélo au Québec, principalement. On a été évidemment, au fil des ans, appelés à de nombreuses reprises à venir dans cette enceinte pour parler des projets de loi. Et je vous dirais que la première fois qu'on est venus, c'est en 1979, où il y a eu une grosse réforme du Code de la route à l'époque, qui est devenu le Code de la sécurité routière. Alors, vous dire qu'on suit le Code de la sécurité routière depuis des années, c'est un euphémisme. Ça fait presque 40 ans qu'on suit tous les travaux qui portent sur cette question-là, le Code de la sécurité routière.

Vous savez, il y a des défis importants qui attendent notre société. Votre gouvernement a produit récemment une politique sur la diminution des GES. On sait que ça nous pèse sur les épaules. On parle des effets néfastes de la sédentarité sur les coûts, entre autres, du système de santé, qui absorbe la moitié du budget de l'État. On parle d'une politique sur l'activité physique que vous avez sortie récemment. On parle d'une politique sur la mobilité durable qui va bientôt être déposée. Alors, on peut dire que les planètes sont enlignées pour que notre société change sa façon de bouger, de se déplacer, et que la mobilité active puisse faire partie de notre vie courante. Et c'est donc une occasion vraiment incroyable qu'on a d'améliorer le Code de la sécurité routière afin de pouvoir générer des retombées plus vastes s'il est élaboré avec l'ensemble des politiques gouvernementales.

Donc, il s'agit ici, oui, de favoriser la sécurité des cyclistes et des piétons, mais il s'agit aussi de favoriser les déplacements à vélo. Alors, vous allez voir que plusieurs de nos modifications vont non seulement vous proposer des ajouts, des améliorations à la sécurité, mais aussi ça va favoriser les déplacements à vélo. Et ça nous semble très important si on veut être en ligne avec ce que le gouvernement a fait dans les dernières années.

Le vélo, c'est dans l'ADN des Québécois. On parle de 4,2 millions de cyclistes au Québec. 2,7 millions en font chaque semaine. Et il y a un potentiel de croissance si on pense à l'usage du vélo à des fins de transport, qui est incroyable. Vous savez qu'à Montréal et à Québec le tiers des employés réside à cinq kilomètres et moins de leur lieu de travail, et, dans des villes plus petites comme Sherbrooke, Trois-Rivières, c'est la moitié des employés. Alors, imaginez le potentiel qu'on a de croissance des déplacements à vélo si on réussit à réunir les conditions favorables pour sécuriser ces déplacements-là.

On le sait, dans les derniers 20 ans, les décès et les blessés graves à vélo ont beaucoup diminué, mais on considère qu'il y a encore des gains à faire. Et vous allez voir que, et vous le savez très bien, ce qui cause les accidents sur les routes, ce sont les voitures à cause de leur masse et de leur vitesse. Alors, vous allez voir que plusieurs de nos propositions vont évidemment s'adresser... On veut protéger les usagers vulnérables, mais on veut s'assurer aussi qu'on respecte les niveaux de danger et de dangerosité sur les routes. Le piéton et le cycliste sont beaucoup plus proches l'un de l'autre que le cycliste et l'automobiliste. Alors, vous allez voir que, des fois, nos propositions, on va se rapprocher un petit peu plus de ce qui est fait pour les piétons.

Je vais laisser mes collègues vous présenter des suggestions qui sont bien concrètes. On ne vous présente pas, évidemment, tout le fruit de notre mémoire. On invite... Évidemment, vous l'avez sûrement consulté. On va s'attarder à ce qui nous apparaît, pour nous, les propositions les plus importantes et les plus porteuses. Ce mémoire-là est élaboré par notre équipe d'experts à l'interne chez vous, et on est évidemment bien fiers de vous le présenter. Je laisse la parole à Jean-François Pronovost.

M. Pronovost (Jean-François) : Bonjour. Donc, deux choses en ce qui me concerne.

Le principe de prudence, en premier lieu, on en a parlé un petit peu tantôt. Donc, évidemment, on a applaudi l'introduction du principe de prudence dans le code. C'est quelque chose qu'on demande depuis plusieurs années, depuis le début des travaux, en fait, en 2014, sur l'ébauche des articles concernant les cyclistes.

Les deux premiers alinéas du principe, on en a parlé, sont impeccables. C'est tout à fait le principe de prudence comme ce qui a été introduit en Belgique, en Suisse, en France, donc des pays qui ont amorcé ce virage-là il y a une quinzaine d'années. C'est évidemment le troisième alinéa qui est un peu en contradiction avec les deux premiers. Et ce n'est pas pour dire que tout le monde n'a pas sa responsabilité. En fait, je pense que ça devrait être un principe de base, que tout le monde a une responsabilité dans la vie. Qu'on sorte de chez soi, qu'on marche, qu'on se déplace, d'une façon ou d'une autre, on a tous une responsabilité.

Mais le principe de prudence est très important. Il assure vraiment... C'est comme une pyramide, en fait, des plus lourds et des plus rapides vers les... qui respecte toujours les plus légers et les moins rapides, donc les poids lourds, les bus, les autos, les vélos, les piétons, les personnes à mobilité réduite, les handicapés, donc, parce qu'il nous apparaît un peu étrange de demander aux plus vulnérables, donc on parle des piétons, les aînés, les enfants, les personnes avec des handicaps, quelque chose qu'ils font déjà pour leur propre survie. Donc, je pense que, si... Ça, c'est une chose qu'il faut admettre. Je veux dire, quand on se déplace dans la circulation, dans la ville, dans les travaux, etc., les gens qui se déplacent à pied dans les chantiers urbains, on est confrontés quotidiennement à des dangers, à des véhicules plus lourds, à toutes sortes de dangers, d'obstacles. Donc, c'est un fait presque acquis que de dire qu'on prend un peu notre courage à deux mains. Donc, on ne trouvait pas ça vraiment pertinent de ramener ça dans le principe de prudence, ce qui le dénature un petit peu, à notre avis.

L'autre chose aussi, c'est qu'il y a beaucoup d'accidents, beaucoup de collisions, en fait, qui impliquent des piétons et des cyclistes, qui sont souvent excusés par la phrase typique : Je ne l'avais pas vu. Bon, je ne l'avais pas vu... Pardon?

• *(16 h 40)* •

Mme Lareau (Suzanne) : Des automobilistes et des cyclistes.

M. Pronovost (Jean-François) : Oui, c'est ça... non, mais impliquant des cyclistes et des piétons, c'est ça, par les automobilistes. Donc, je ne l'ai pas vu... Alors, nous, ce qu'on dit, c'est qu'on... Je pense que c'est important d'affirmer, avec le principe de prudence, clair, sans équivoque, que les conducteurs de véhicules motorisés, ils ont une responsabilité qui est au-dessus de tous les autres. Donc, ils doivent être encore plus attentifs. Et je pense que c'est ça qui est bien présenté par les deux premiers alinéas. Et donc c'est pour ça qu'on propose le retrait du troisième.

La question des sanctions maintenant. Donc, bravo! Oui, on est très contents que les points d'inaptitude, ça soit quelque chose du passé. C'était quelque chose qu'on a ramené à maintes reprises ici, lors des commissions précédentes, et aussi dans des consultations sur la sécurité routière. Mais évidemment on constate une hausse quand même substantielle des sanctions monétaires pour les infractions commises à vélo. Et ce qu'on vous propose, dans le fond, dans notre écrit, c'est une réflexion qui se base essentiellement sur le degré de dangerosité. Donc, on se dit que, dans le fond, il faudrait l'examiner sous cet angle-là.

Quand on regarde... avec les graphiques qu'on a, je n'irai pas dans tout le détail, mais les trois facteurs principaux de la dangerosité, c'est la masse, la vitesse et l'énergie cinétique qui est produite. Donc, chaque fois, l'histogramme bleu, qui est le dominant, c'est évidemment les véhicules motorisés, donc, et, quand on regarde en bas, bien, on s'aperçoit que la hauteur des sanctions, en vert pour le vélo, est presque, dans bien des cas, aussi élevée que dans le cas des automobilistes. Et, même, on a décodé, par l'interprétation des articles du code, qu'il y a même des endroits où on propose des hausses plus élevées pour les cyclistes que pour les automobilistes ou les motocyclistes. Donc, il y a peut-être lieu de réexaminer cet aspect-là.

On a même fait une petite simulation, par exemple, avec une infraction, ralentir sans s'immobiliser à un arrêt. Donc, on obtiendrait, pour un cycliste, 80 $ d'amende, 27 $ de frais administratifs, 20 $ de contribution au fonds dont j'oublie le nom, pour une contribution totale de 127 $. Les réflecteurs manquants, vous allez sursauter, 254 $. C'est que, dans certains cas, lorsqu'un cycliste, il lui manque plus d'un réflecteur, il a une contravention par réflecteur. Donc, dans un cas comme ça, donc des réflecteurs manquants aux deux pédales, on se retrouve avec une sanction monétaire de 254 $. Donc, c'est sûr que, là, c'est l'extrême, mais ça illustre qu'il y a peut-être matière à retravailler cet aspect-là, donc la question du calibrage des sanctions. Et c'est pour ça que nous, notre proposition, c'est de travailler dans une fourchette de 30 $ à 50 $, ce qui est quand même une augmentation par rapport à la situation actuelle, mais ce qui est, je dirais, en accord avec le niveau de dangerosité de la circulation à vélo.

Merci. Magali?

Le Président (M. Iracà) : Merci. Alors, le ministre consent à prendre du temps sur son temps si vous n'avez pas terminé votre exposé.

Mme Bebronne (Magali) : On apprécie. Merci.

Le Président (M. Iracà) : Allez-y.

Mme Bebronne (Magali) : On voulait aborder la question des nouveaux espaces partagés que sont la vélorue et la rue partagée. Nos collègues en ont parlé, chez Piétons Québec, avant nous. On est très heureux de voir que le Québec emboîte le pas de pays tels que la France, qui ont conçu des espaces qui vont chercher un meilleur équilibre, en fait, entre la vie locale et la circulation. On n'a plus des rues qui sont uniquement dédiées à la circulation de l'automobile, mais ce sont

des lieux de déambulation, de jeu, de rencontre et des lieux de vie aussi. Donc, d'enfin reconnaître ces aspects-là, on trouve ça très positif.

Néanmoins, on pense qu'il faut vraiment aller au bout de la démarche. Et, en décodant, en analysant la proposition qui est faite dans la loi n° 165, on a quand même remarqué quelques petits éléments. Et je vais vous en donner juste trois exemples, il y en a davantage dans notre mémoire, mais pour vous montrer qu'il faut aller au bout de la démarche pour avoir quelque chose de vraiment abouti, qui va faire de ces espaces-là des espaces qui vont avoir du succès et qui ne vont pas créer de conflits supplémentaires.

D'abord, la distance de dépassement minimale. C'est le fameux article 341, qui, en 2016, avait été bonifié pour spécifier qu'est-ce qui est une distance raisonnable de dépassement, d'un mètre à 50 kilomètres-heure et moins et de 1,5 mètre au-delà. Eh bien, avec l'article 496.3 qui est proposé dans le projet de loi, on vient, en quelque sorte, suspendre cette obligation de distance raisonnable sur la vélorue et la rue partagée. Pour nous, il n'y a pas lieu de suspendre cette distance-là. Un piéton, une personne, peut-être, malentendante qui circulerait sur une rue partagée n'a pas à se faire frôler à moins d'un mètre, même si la limite de vitesse est à 20 kilomètres-heure ou moins.

On a également remarqué que là où la priorité est clairement donnée aux piétons sur les rues partagées, quand on parle de vélorues, c'est simplement favoriser la circulation des vélos. On s'explique mal la différence. On voit aussi que les conducteurs ont l'obligation de céder le passage aux piétons sur les rues partagées, mais pas aux cyclistes sur les vélorues. Alors, on pense qu'il y a un petit peu de précisions à apporter pour s'assurer que toutes les dispositions soient bien en place pour faire de ces espaces-là des espaces réussis.

Ce qui nous préoccupe également beaucoup, ce sont les collisions qui impliquent des cyclistes aux intersections. Je vous montre ici quelques petits titres de journaux. Le scénario, il est vraiment bien connu, c'est toujours le même, c'est lorsqu'à une intersection on a un cycliste et une auto ou, encore pire, un poids lourd qui sont positionnés côte à côte, et, lorsque le véhicule redémarre, son conducteur n'a jamais vu le cycliste et le cycliste se fait happer par le véhicule. Alors, ça, ça nous préoccupe beaucoup. Et, bien sûr, on travaille avec des solutions d'aménagement, des solutions techniques pour faire en sorte de réduire ce type de collision. Mais, pour nous, il y a une solution bien simple, c'est d'autoriser l'usage du feu piéton. La question s'est posée tantôt. Est-ce que ça peut mettre les piétons à risque? Je tiens à préciser qu'actuellement, lorsqu'il y a un feu piéton, celui-ci est simultané à la phase piétonne, qu'il y a des intersections qui sont dotées du panneau P-285, qui permet déjà aux cyclistes d'utiliser la phase piétonne, et que, dans tous ces cas, ça se passe très bien. Alors, il n'y a pas de risque accru à utiliser ça.

Je vais terminer sur... Également, juste vous dire que cette question-là, elle a été posée dans la consultation du mois de février dernier, et la SAAQ a trouvé que 78 % des répondants au sondage de la SAAQ étaient en faveur du feu piéton utilisable par les cyclistes.

Le Président (M. Iracà) : Merci, Mme Bebronne. Si on veut une période d'échange, il reste neuf minutes, donc je vais laisser au ministre poser ses questions. M. le ministre.

M. Fortin (Pontiac) : Bon, je vous remercie. Merci d'être avec nous. Si vous suivez la sécurité routière depuis 1979, je vous confirme que vous la suivez depuis plus longtemps que moi. Mais je vous remercie d'ailleurs pour votre participation, entre autres, passée à cette commission. Je pense que certains de mes collègues étaient autour de la table quand vous aviez étudié le projet de loi n° 100 ensemble, où il était mention de l'emportiérage et de la distance entre les cyclistes et les véhicules.

Pour ce qui est de la rue partagée, de la vélorue, là, le dernier point que vous avez fait, la rue partagée, si elle est priorisée, si c'est une rue où la circulation piétonne est priorisée, c'est parce que le piéton est toujours priorisé. Essentiellement, le piéton a toujours priorité. Ça fait partie, entre autres, du principe de prudence, mais ça fait partie de nos règles élémentaires de base dans la circulation. Mais, même dans le concept de vélorue, il arrive une interaction entre piétons et cyclistes.

Donc, disons, si vous n'êtes pas satisfaits de la formulation favorisée, avez-vous quelque chose de plus précis à nous suggérer? Parce qu'encore le cycliste a une obligation envers le piéton, là, un peu comme on le mentionnait dans le principe de prudence tantôt. Alors, comment est-ce qu'on s'assure que le piéton demeure priorisé, par exemple, à une intersection avec une vélorue? Mais on comprend que ça demeure une vélorue, là, où on veut de la circulation à vélo. Alors, comment est-ce qu'on dit que le piéton garde sa priorité à l'intérieur de ce concept-là?

• *(16 h 50)* •

Mme Bebronne (Magali) : La priorité du piéton, elle est valable en tout temps. Donc, pour nous, on ne suspend pas les règles de la priorité du piéton sur une vélorue. Et il est bien certain qu'à une intersection, s'il s'apprête à croiser, l'obligation, qui est d'ailleurs renforcée, de même céder le passage à un piéton quand il indique son intention de croiser, elle ne serait suspendue en aucun cas. Donc, en fait, de dire que la circulation des cyclistes serait priorisée sur la vélorue, c'est beaucoup plus par rapport aux conducteurs. Puis vous verrez que, dans les propositions qu'on fait dans notre mémoire, on vient renforcer, en fait, cet aspect-là. Et ce qui est préoccupant, en fait, la priorité, elle va beaucoup avec céder le passage. Puis, quand on dit que les conducteurs d'une auto et d'un vélo doivent céder le passage aux piétons, qui ont le droit de circuler sur toute la largeur de la rue dans une rue partagée, il faut aller aussi loin sur la vélorue pour les cyclistes parce qu'on va beaucoup préciser quel est le comportement qu'on permet aux cyclistes. Alors, on dit : Ils vont pouvoir circuler sur toute la largeur de la rue, ils vont pouvoir circuler à deux de front. Mais à aucun moment, dans les dispositions de la vélorue, on ne dit ce que ça implique pour le conducteur, alors, d'aller jusqu'à dire...

Mais un conducteur qui est invité sur une vélorue, puis c'est vraiment le terme «d'invité» qu'il faudrait retenir dans ces cas-là, il est le bienvenu. Il vit peut-être là. Il a peut-être besoin de se stationner et de se rendre sur cette rue-là.

Mais il est invité, et ça veut dire qu'il n'a pas à faire une pression, à klaxonner, à suivre de près un cycliste pour obtenir le droit de passage. Et on pense que, si ces dispositions-là ne sont pas précisées dans le Code de la sécurité routière, ça va ouvrir la porte à ce type d'incident.

M. Fortin (Pontiac) : O.K. Une autre question sur un autre sujet, là, parce qu'on n'a pas beaucoup de temps. À la toute fin de votre mémoire, là, vous avez le point 8.2 : «Écouteurs : prévoir une exception pour les conversations téléphoniques.» Donc, moi-même, je vous avoue que... bien, je vous avoue, je suis content de l'être, mais je suis cycliste à l'occasion, de moins en moins souvent, je vous avoue, ces jours-ci, mais quand même... Est-ce que, selon vous, être cycliste, donc se promener sur... Et on le sait, là, être cycliste, être piéton, c'est, par moments, très exigeant. On a besoin de toute notre concentration pour être cycliste sur certaines artères à Montréal. Est-ce que, réellement, la conduite... j'appelle ça conduite, mais l'utilisation d'un vélo est compatible avec la conversation téléphonique? Est-ce qu'on a réellement... Quand on est en train d'avoir une conversation téléphonique, et donc on a un écouteur, forcément, à vélo, parce qu'on ne peut pas avoir un appareil dans les mains, si on a un écouteur et qu'on a une conversation téléphonique, est-ce qu'on est capable de vraiment entendre tout ce qui se passe autour de nous, de se rendre compte de l'environnement dans lequel on est en ce moment? Est-ce que c'est réellement sécuritaire, pour un cycliste, et je vous demande tout simplement votre opinion, là, d'avoir une conversation téléphonique avec un appareil à l'oreille alors qu'il circule dans une rue qui peut être très dense en fait de circulation, par exemple?

Mme Lareau (Suzanne) : Mais on parlait vraiment d'avoir un écouteur sur une oreille, donc qu'on puisse avoir une conversation téléphonique, ce qui permet d'entendre les bruits ambiants. Mais on pourrait poser la même question pour les automobilistes puis pour les piétons. Est-ce qu'on peut continuer à être attentif à ce qu'on fait en ayant une conversation téléphonique? Ça s'applique à tous les comportements. Et donc c'est à chacun de juger de ça. Mais, si on se sent apte à être capable d'avoir cette conversation téléphonique, on ne propose pas qu'il y ait deux écouteurs dans les oreilles, mais qu'il y en ait au moins un et qu'il permette qu'on puisse continuer à entendre les bruits ambiants.

M. Fortin (Pontiac) : Ça me va, M. le Président. Je pense que certains de mes collègues ont peut-être des questions.

Le Président (M. Iracà) : D'accord. Alors, M. le député de Mégantic.

M. Bolduc : Merci, M. le Président. J'ai une question d'ordre général. Comment vous voyez la signalisation pour les routes à vélo autorisé, là où il y a des enfants, en fait, dans les zones de moins de 50 kilomètres-heure, etc.? Est-ce que vous avez considéré l'ensemble de la signalisation ou ce qu'on devrait mettre en termes d'identification? Parce qu'il y a des routes où il y a beaucoup de vélos. Il y a des routes où il n'y en a pas du tout. Il y a des routes où on devrait peut-être les défendre, etc. Est-ce que vous avez une vision de ce que vous croyez qui serait adéquat?

Mme Lareau (Suzanne) : Bien, généralement, la signalisation, elle est plus instaurée là où il y a des aménagements cyclables, que ce soit une chaussée désignée, une bande cyclable ou une voie cyclable. Et la signalisation actuelle permet effectivement d'identifier qu'il va y avoir plus de cyclistes sur certaines rues parce qu'il y a un aménagement cyclable. Pour nous, on trouve ça convenable. On ne verrait pas une signalisation sur toutes les routes. Mais c'est important de bien identifier au moyen de signalisation — on le voit surtout aussi avec l'aménagement physique — là où il y a des aménagements cyclables.

M. Pronovost (Jean-François) : Moi, je comprenais votre question dans le sens des vélorues et des rues partagées. Et d'ailleurs ce qui est prévu, en fait, c'est qu'il devrait y avoir un guide d'implantation de ce genre d'aménagement là. Donc, la signalisation fera partie de ça. Et je pense que c'est très intéressant de regarder l'expérience étrangère dans cette question-là, au niveau de la signalisation, du marquage sur les chaussées, et tout ça, donc. Mais ça fera partie de la production d'un guide, là, que le ministère devrait, en principe, réaliser.

M. Bolduc : O.K. Vous nous parlez... En fait, quand on lit votre document, vous regardez, des fois, des véhicules qui se déplacent en parallèle avec les voitures, d'autres à contresens, etc. Est-ce que vous ne croyez pas... Puis là il y a la question de l'universalité, dans le sens où... les bicycles en ville, en campagne. Dans les régions, quand ils sont plus isolés, c'est moins pire. Mais est-ce qu'on ne devrait pas avoir un ordre puis dire : Bien, les vélos circulent dans la même direction que les voitures, du même côté, qu'on fasse un bord ou l'autre? Mais, de permettre les deux, on maintient un certain chaos, dans le sens où il y a des risques. Si les gens peuvent se déplacer des deux côtés, bien, on met un ordre établi, puis tout le monde fonctionne de la même façon. Je voudrais vous entendre là-dessus parce que vous parlez des deux côtés, là, ici, puis c'est un peu compliqué, cette affaire-là.

Mme Bebronne (Magali) : En fait, il faut bien comprendre que, par défaut, sur nos rues, le cycliste se trouve toujours à droite, les pistes cyclables, les bandes cyclables, en général, se trouvent à droite. Les exceptions qu'on va retrouver, ce sont sur des rues qui parfois ont été changées de sens justement pour les apaiser, pour faire en sorte qu'il y ait moins de circulation, de trafic. Ce sont des cheminements qui sont naturellement plus calmes et qu'on voudrait pouvoir permettre au cycliste d'utiliser pour éviter justement des grandes artères. Alors, c'est dans des cas comme ça qu'une rue qui est à contresens et qui est suffisamment large, on se permet d'avoir une bande cyclable à contresens

pour faire en sorte que le cycliste, plutôt que d'utiliser la grande artère achalandée dans le même sens que les autos, puisse momentanément circuler à contresens, avec une signalisation et une visibilité qui le permettent, afin de lui permettre de prendre ce cheminement moins achalandé et plus sécuritaire. C'est dans un cas comme ça qu'on permet le contresens. Et, pour nous, les rues partagées et les vélorues sont des endroits tout indiqués puisque ce sont des endroits qui seront apaisés, où la circulation sera moindre, où les gens n'auront pas intérêt à s'aventurer s'ils n'ont pas affaire précisément sur ce bout de rue là et où la vitesse sera abaissée.

Le Président (M. Iracà) : Merci beaucoup. Ceci met fin au bloc d'échange avec la partie gouvernementale. Nous allons débuter immédiatement le deuxième bloc d'échange avec l'opposition officielle. M. le député de René-Lévesque, pour environ sept minutes.

M. Ouellet : Merci beaucoup, M. le Président. Donc, à mon tour de vous saluer, mesdames messieurs.

D'entrée de jeu, j'aimerais que vous me parliez un petit peu plus de la proposition que vous faite dans votre mémoire sur le virage à droite au feu rouge pour les cyclistes. Les gens de Piétons Québec, qui sont venus nous voir tout à l'heure, nous ont plutôt fait, dans leurs recommandations, une présentation contraire, à savoir qu'il ne devrait plus y avoir de virage à droite pour les véhicules. Là, vous, vous proposez que... bien, dans le fond, vous ne changez pas la législation, telle qu'elle est connue, pour les véhicules. De ce que je crois comprendre, vous voudriez que les vélos aussi puissent tourner à droite, même aux endroits où est-ce que les véhicules sont interdits. C'est ça que je comprends?

Mme Lareau (Suzanne) : Oui.

M. Ouellet : Quels sont les gains bénéfiques à faire ça? Expliquez-moi qu'est-ce qu'on gagne en sécurité ou en fluidité, de quelle façon c'est une bonne mesure.

Mme Lareau (Suzanne) : Le virage à droite au feu rouge s'accompagne d'une responsabilité. Il doit y avoir un arrêt complet à l'intersection. Ça, c'est très important. Donc, le virage à droite au feu rouge permet à un cycliste justement de quitter une intersection avant que le feu devienne vert pour aller vers la droite et pouvoir circuler avant que les véhicules moteurs enclenchent une traversée de l'intersection. Ça accroît la sécurité des cyclistes parce qu'ils peuvent faire cette manoeuvre-là alors que les véhicules qui devraient traverser n'ont pas encore amorcé leur traversée. Mais c'est les mêmes règles, en principe, que pour les voitures. Il y a un arrêt complet, et on doit regarder si vraiment il y a lieu et possibilité de faire le virage à droite au feu rouge.

M. Ouellet : Et ça, vous me dites que c'est testé ailleurs.

Mme Lareau (Suzanne) : À Paris, entre autres.

M. Ouellet : À Paris, oui.

Mme Lareau (Suzanne) : En France, ils l'ont fait. Vous savez que le virage à droite au feu rouge pour les voitures, c'est uniquement en Amérique du Nord. Ça n'existe nulle part ailleurs sur la planète, et c'était, comme les collègues de Piétons Québec l'ont dit, pour faire des économies d'essence et des gains de temps, qui se sont avérés finalement extrêmement peu concluants. On peut sauver jusqu'à 15 secondes par jour et jusqu'à deux, trois litres par année. Alors, c'est uniquement en Amérique du Nord où on a mis ça en place. Et donc ce qu'on souhaiterait, nous autres, c'est, comme je vous disais, le virage à droite au feu rouge, là où ce n'est pas possible, entre autres à Montréal, pour les cyclistes uniquement. À Paris, ça n'existe pas pour les voitures, mais ils l'ont mis en place pour les cyclistes.

M. Ouellet : D'accord. Dans votre mémoire, vous faites mention aussi d'une disposition par rapport à l'utilisation obligatoire de freins. Vous faites une distinction entre les vélos qui ont déjà des freins arrière et avant, mais certains types de vélos qui ont des freins avant, mais qui n'ont pas de frein arrière, mais qui peuvent bloquer le pédalier pour avoir des... ce qu'on appelle les fameux BMX, là. En tout cas, dans mon temps, c'était un peu ça, là. Mais, je crois comprendre, c'est qu'il y aurait une distinction importante. C'est-à-dire que ces types de véhicules, ces types de vélos là, on est capable de freiner, même si on n'a pas de frein arrière. Et ça serait important d'apporter cette distinction-là pour Vélo Québec.

Mme Bebronne (Magali) : Donc, on parle des vélos à pignon fixe, qui sont encore autre chose que les vélos à rétropédalage. Il faut comprendre que c'est un vélo qui n'a pas de roue libre. Donc, vous n'avez pas le choix d'arrêter de pédaler... Tant que vous pédalez... Le pédalier s'arrête. Et, lorsqu'on veut ralentir ou s'arrêter, on applique une pression inverse au sens de rotation pour ralentir ou arrêter le vélo. Donc, ça, ça fait en sorte que le système de freinage sur la roue arrière est quand même présent, mais n'est pas reconnu actuellement par le Code de la sécurité routière. Et souvent les usagers de ces vélos-là rajoutent un frein, qu'ils appellent plutôt un frein d'urgence, en avant parce que, généralement, ce sont des cyclistes très aguerris qui arrivent, avec le seul pignon arrière, le pignon fixe de leur vélo, à arrêter ou à ralentir leur vélo. Alors, la proposition qu'on fait, c'est que ces usagers-là ne soient plus pénalisés s'ils se font attraper par des vélos parce que combiner un frein avant d'urgence et ce système-là en arrière, on a des performances de freinage qui sont tout à fait comparables avec un vélo qui serait doté d'un frein arrière.

• *(17 heures)* •

M. Ouellet : Vous me corrigerez, dans le fond, ce type de vélo là, c'est surtout des vélos de route, des vélos de compétition, je présume, c'est des vélos... Non?

Mme Lareau (Suzanne) : Non, pas vraiment de compétition. C'est des vélos à pignon fixe. C'est assez à la mode chez les jeunes. On en voit beaucoup à Montréal, et c'étaient, on peut dire, les vélos qui roulaient dans des vélodromes avant. Mais maintenant c'est devenu la mode chez les jeunes.

Donc, c'est juste une vitesse. C'est un vélo simple, qui n'est pas très coûteux, parce qu'il y a peu d'équipements, mais auquel on trouve ça extrêmement important qu'il y ait un deuxième frein, là, on s'entend, là. On n'est pas en faveur qu'il y ait uniquement l'espèce de freinage à rétropédalage sur le vélo. On est en faveur qu'il y ait un deuxième frein. Alors, ça, c'est clair, mais c'est des vélos à pignon fixe qui sont appelés comme ça.

M. Ouellet : Oui, bien, merci de la précision. Effectivement, ce n'est pas comme des BMX où est-ce qu'on pouvait rétropédaler puis faire des shires avec nos tires.

Je me pose une question puis plusieurs de nos citoyens se la posent aussi. On a vu certains cyclistes adopter des comportements un peu téméraires, c'est-à-dire d'utiliser une route pour un circuit d'entraînement. Donc, on cherche des routes au Québec qui sont planches, qui permettent d'avoir une bonne vitesse, mais, dans certains cas, ça rend un peu à risque le partage de la route. Est-ce que vous trouvez que, dans le projet de loi en question, on adresse cette problématique-là ou ces comportements-là qui, dans certains cas, peuvent amener un certain stress au conducteur d'auto en voyant qu'il y a des gens qui sont extrêmement compétents, qui vont extrêmement vite en vélo, mais qui, effectivement, partagent la route peut-être pas au bon endroit.

J'aimerais vous entendre là-dessus, parce que les gens ont l'impression des fois que certains cyclistes utilisent la route comme étant une piste d'entraînement. Est-ce que c'est bien fait ou est-ce qu'on devrait plutôt leur permettre d'être ailleurs et de façon sécuritaire à un autre endroit? Bref, j'aimerais ça vous entendre à ce niveau-là.

Mme Lareau (Suzanne) : Les cyclistes... oui, il y a toutes sortes de pratiques cyclistes. On utilise le vélo à des fins de transport, de loisir et, oui, à des fins sportives et on s'entraîne à vélo sur les routes. Évidemment, il y en a qui ont peut-être des comportements douteux, mais il n'est absolument pas incompatible de pouvoir s'entraîner sur une route et de partager la route avec les voitures. D'ailleurs, de plus en plus de routes ont des accotements, ce qui permettrait bien, dans le fond, sur les routes rurales, aux cyclistes de rouler de façon beaucoup plus tranquille et sécuritaire que s'il n'y a pas d'accotement sur la route. Alors, je pense que c'est tout à fait compatible qu'on puisse s'entraîner.

Évidemment, après ça, il y a le comportement. Et, comme je dis toujours, la lutte qu'on a à faire, ce n'est pas entre les cyclistes, les automobilistes, c'est entre les gens qui manquent de civisme et les gens qui en font preuve. Alors, il y a des gens qui manquent de civisme à pied, à vélo et en voiture, et, oui, il y a une certaine notion d'éducation et de partage de la route à mettre en place. Mais je pense qu'il ne faudrait en venir au fait que dire : On va dire aux cyclistes de ne pas s'entraîner. On est dans une époque où on a des problèmes de sédentarité, où les gens ne bougent pas assez. On doit tout faire pour se dire : Les gens, s'ils s'entraînent sur la route, parfait. Ils doivent adopter un comportement qui est responsable, ça, on s'entend là-dessus. Alors, on ne voit pas de problème de compatibilité entre un cycliste qui s'entraîne et un automobiliste qui partage la route.

Le Président (M. Iracà) : Moins d'une minute, M. le député.

M. Ouellet : Dans ce cas-là, trouvez-vous pertinent que certaines municipalités devraient identifier certains couloirs qui seraient effectivement plus utilisés, comme ça les gens qui ont leurs véhicules seraient à même d'apprécier que, sur ce type de tronçon là ou cet endroit-là, il risque d'y en avoir, plutôt que tout le monde puissent s'entraîner un peu partout? Est-ce que vous prônez ça ou vous laissez le bon jugement des deux parties à savoir quel est le meilleur endroit pour faire du vélo et emprunter la route?

Mme Lareau (Suzanne) : On laisse le bon jugement, mais je vais vous dire une chose, les cyclistes, ce qu'ils aiment, c'est rouler sur des routes où il y a le moins de voitures possible. Ça, c'est clair, et généralement, si on roule sur une route qui a des voitures, c'est parce qu'il n'y a pas d'autre chemin qu'on peut emprunter. Mais ce qu'on déteste, c'est rouler avec les voitures. On n'aime ça qu'il n'y ait pas de voiture. Alors, ça, ça reste une réalité.

Alors, si on roule sur une rue qui est passante, dites-vous une chose, c'est parce qu'il n'y a pas d'autre alternative pour là où le cycliste s'en va.

Le Président (M. Iracà) : Merci beaucoup. Alors, ceci met fin au bloc d'échange. Nous allons procéder avec le dernier bloc d'échange pour le deuxième groupe d'opposition. M. le député de Deux-Montagnes.

M. Charette : Merci. Merci pour votre éclairage. Très, très apprécié. Je vous reprends au mot, sur vos derniers propos, comme quoi les cyclistes n'aiment pas avoir à partager leurs voies avec les automobilistes. Il y a beaucoup d'automobilistes qui n'aiment pas non plus avoir à partager leurs voies avec les cyclistes. Et là-dessus, comme société, je pense qu'on a fait des beaux progrès au cours des dernières années. Je pense qu'il y a une meilleure conscientisation. Il y a plusieurs campagnes de publicité avec des effets que l'on peut espérer positifs, mais il y a clairement un travail à faire encore à ce niveau-là, c'est-à-dire on a entendu souvent, là, comme quoi la route, ça se partageait, autant pour les motos, les voitures, les camions versus les véhicules ou sinon les voitures avec les cyclistes. Il y a un travail qui reste à faire.

Comme association, vous, quels sont les efforts qui sont faits pour éduquer, conscientiser les cyclistes qui sont aussi malheureusement, parfois, pas toujours mais parfois, responsables aussi de certaines maladresses ou de certains comportements hasardeux? Est-ce qu'il y a un travail de sensibilisation qui est fait auprès de vos membres, et quelle forme prend-il?

M. Pronovost (Jean-François) : Oui. Nous, on participe activement à toutes sortes de campagnes, les nôtres en premier. Donc, quand on organise des événements, parce qu'on organise plusieurs événements pendant toute l'année, donc on fait beaucoup d'information auprès de ces gens qui participent à ces événements-là.

Ensuite, on a initié dans le passé plusieurs campagnes qui s'adressent à un public assez large, quand même, des campagnes avec lesquelles on a travaillé avec la Société d'assurance automobile. On a aussi travaillé avec les gens, avec la Sûreté du Québec puis avec la fédération des sports cyclistes sur une campagne qui s'adresse à un public plus sportif, on en parlait tantôt, parce qu'effectivement le vélo sportif, c'est quelque chose qui est en plein essor, et puis il y a beaucoup de gens qui se sont mis là-dedans et qui n'avaient pas beaucoup d'expérience de cycliste auparavant. Donc, ça prend de la communication, ça prend de l'information et de l'éducation.

Donc, nous, c'est sûr qu'à chaque fois qu'il y a une possibilité, on investit, nous, avec nos propres ressources, mais aussi on cherche aussi des partenaires pour investir dans des campagnes plus larges. Et donc, on a même un projet de campagne qui a été soumis au Fonds de la sécurité routière. Donc, on attend la réponse pour voir, mais on pense que... Il y a toutes sortes de théories, hein? Il y a des gens qui disent : Ah! les campagnes d'éducation, ça ne donne pas grand-chose au plan scientifique et tout ça, c'est... Bon, je pense que ça donne des résultats, je pense que c'est du long terme. Il faut travailler... je discutais l'autre jour avec des gens qui... On parlait du vélo en France, en Italie. On dit que les Italiens conduisent en fous, très vite, et tout ça, mais vous savez, ils ont un respect absolument incroyable des cyclistes sur la route. Donc, on se retrouve en Italie avec même des... même si les voitures passent vite, elles passent, ils font un détour pour nous dépasser, tout ça.

Donc, c'est une question de mentalité, d'éducation, de génération aussi. Et de plus en plus d'automobilistes font du vélo, donc, et vice-versa, les cyclistes se déplacent en auto aussi. Donc, je pense que, si on se revoit ici dans quelques années, on va pouvoir constater qu'il y a des progrès qui ont été faits.

M. Charette : Et quelle demeure la mesure... Ah! je ne voulais pas... Allez-y, allez-y.

Mme Bebronne (Magali) : Je vais juste continuer en vous disant, une des mesures très concrètes qu'on fait pour éduquer les cyclistes, et en particulier les jeunes cyclistes, c'est le programme Cycliste averti, qu'on a lancé il y a quatre ans. Et M. Leclerc qui est ici a d'ailleurs été le premier à la SAAQ à croire en ce projet et à nous soutenir pour qu'on puisse le mener à bien.

C'est un projet qui a lieu dans les écoles. Ça veut dire que les élèves de cinquième, sixième année ont tout un cursus avec des notions théoriques de comment se comporter sur la route. Ils pratiquent avec leurs enseignants d'éducation physique, et on les amène sur la route, à vraiment faire l'expérience de la route. Alors, nous, c'est vraiment comme ça qu'on voit les choses. Ce printemps, il va y avoir pas loin de 3 000 jeunes cyclistes, à travers plusieurs régions dans le Québec, qui vont suivre ce programme-là, et notre ambition, elle est très claire, c'est que d'ici quelques années ce programme soit un passage obligé pour l'ensemble des jeunes à la fin du primaire. Ils arriveront au secondaire en sachant comment se comporter sur la route et comment être des cyclistes responsables.

Le Président (M. Iracà) : Alors, M. le député, hein, tout s'organise, tout s'arrange. C'est la fin du bloc et les cloches sonnent. C'est merveilleux. Merci beaucoup de votre participation importante aux travaux de la commission.

Je suspends les travaux jusqu'après le vote.

(Suspension de la séance à 17 h 9)

(Reprise à 17 h 25)

Le Président (M. Iracà) : À l'ordre, s'il vous plaît! Nous allons reprendre nos travaux.

Je souhaite la bienvenue aux représentants du groupe Réseau de recherche en sécurité routière. Je vous demande de bien vouloir vous présenter ainsi que les personnes qui vous accompagnent. Je vous rappelle que vous disposez de 10 minutes pour votre exposé. Par la suite, nous procéderons à la période d'échange avec les membres de la commission. Bienvenue chez vous. La parole est à vous.

Réseau de recherche en sécurité routière du Québec

Mme Ouimet (Marie Claude) : Oui, bonsoir, M. le Président, MM. les députés et les ministres ainsi que les membres du comité et de l'auditoire. Mon nom est Marie-Claude Ouimet, je suis professeure à la Faculté de médecine et des sciences de la santé de l'Université de Sherbrooke et je suis la directrice du Réseau de recherche en sécurité routière. À ma droite, Ignacio Nazif-Muñoz, qui est post-doctorant à l'Université McGill et, à ma gauche, Thomas Brown, qui est professeur-chercheur au centre de recherche de l'Hôpital Douglas.

Donc, le Réseau de recherche de sécurité routière, c'est un réseau multidisciplinaire qui regroupe les chercheurs et utilisateurs de la recherche en sécurité routière et dont les buts principaux sont de promouvoir la recherche, et la diffusion, et

le transfert des connaissances. Son infrastructure est appuyée par les trois fonds de recherche du Québec ainsi que par la SAAQ et par le ministère des Transports.

La préparation et l'adoption d'articles de loi tient compte des données probantes de la recherche, mais aussi de plusieurs autres facteurs, incluant les lois adoptées par d'autres juridictions au Canada ou ailleurs dans le monde et l'acceptabilité sociale de ces lois par la population. Lorsqu'un article de loi n'inclut pas tous les éléments associés à une augmentation du risque, les conséquences possibles sont que la population n'aura pas toute l'information nécessaire pour s'assurer de sa sécurité sur les routes.

Notre rôle aujourd'hui sera, entre autres, de préciser comment certaines propositions pourraient être améliorées en tenant compte du risque, soit par l'ajout d'éléments à l'article de loi soit par la promotion des comportements sécuritaires. Nous discuterons des articles liés aux jeunes conducteurs, à la distraction, à la conduite avec les capacités affaiblies, aux jeunes passagers, à la définition des zones scolaires et aux piétons.

Donc, article 99, apprentis conducteurs. Cet article interdit la conduite de minuit à 5 heures du matin chez les apprentis conducteurs. Cette interdiction présente de façon indirecte les dangers associés à la conduite de nuit chez les jeunes, qui incluent, entre autres, la présence d'un passager superviseur de moins de 25 ans et la conduite de nuit avec de jeunes passagers. Il est fortement suggéré de développer la formation et la promotion des comportements sécuritaires, notamment auprès des sous-groupes de la population ciblée, apprentis conducteurs et parents, en les informant à la fois de la modification de l'article de loi, mais surtout sur les facteurs associés à une augmentation du risque lors de la conduite de nuit. Bien comprendre un article aide à son respect.

Article 100, conducteurs avec permis probatoire. L'accès graduel à la conduite de nuit et à la conduite avec passagers sont des mesures qui sont associées à une réduction du risque. Nous suggérons toutefois les éléments suivants : modifier le nombre de passagers au cours des six premiers mois de un à aucun et des six derniers mois de trois passagers âgés de 19 ans ou moins à un seul pendant la période du... après l'obtention du permis probatoire.

Deuxième point, étendre l'accès graduel à la conduite de nuit avec passagers jusqu'à l'âge de 19 ans. Il faut considérer que l'augmentation du risque commence avec un passager, elle est plus grande avec deux passagers et aussi le fait que de permettre trois passagers âgés de 19 ans ou moins, ça ne va pas empêcher d'avoir des véhicules avec des conducteurs de 20 à 24 ans, une situation qui est aussi associée aux risques.

Troisième point, reconsidérer les exclusions pour les membres de la famille car cette mesure n'est pas appuyée par la recherche. On retrouve une augmentation du risque avec des passagers âgés de 13 à 24 ans environ. C'est une mesure qu'on considère plutôt d'acceptabilité sociale.

Quatrième point, développer la formation et la promotion des comportements sécuritaires auprès des conducteurs novices et de leurs parents en tenant compte du risque et non pas seulement en fonction de la proposition qui est faite à l'article 100.

Et enfin, le dernier point, développer une formation ciblée pour les agents de la paix. Les études démontrent qu'ils ne sont souvent pas à l'aise avec ce genre d'article et que la compréhension des raisons sous-jacentes les aide à mieux appliquer la loi.

• *(17 h 30)* •

Article 443.1, distraction, appareils électroniques portatifs, écrans d'affichage. Le fait de ne pas inclure le téléphone mains libres dans l'article de loi n'est pas appuyé par les données probantes. En 2015, une trentaine de pays avaient banni l'utilisation des deux types d'appareils mains libres et tenu à la main. Aucune juridiction d'Amérique du Nord ne l'a fait. Malgré le choix d'avoir fait une... malgré le choix d'une loi similaire à celle des juridictions d'Amérique du Nord qui favorisent l'acceptabilité sociale de l'article, il serait important de considérer que le téléphone mains libres est associé à une augmentation du risque. La SAAQ le fait sur son site Web, mais il serait quand même important d'en faire plus, par exemple, en ne suggérant pas son utilisation dans l'article de loi. La performance de conduite des jeunes conducteurs novices semble plus affectée par l'utilisation du téléphone cellulaire que celle des conducteurs plus âgés et plus expérimentés. Il est donc suggéré de permettre l'utilisation du téléphone mains libres seulement à partir de l'obtention du permis régulier, et ce sont des mesures qu'on va retrouver dans certaines juridictions, incluant la Colombie-Britannique et la Saskatchewan.

Enfin, il est suggéré de développer la promotion des comportements sécuritaires, auprès des piétons, cyclistes, conducteurs novices et autres conducteurs, en tenant compte du risque et non pas seulement en fonction de la proposition de l'article 443.1.

Maintenant, articles 76.16, 64.1, 76.172, conduite avec capacités affaiblies, récidive, antidémarreur éthylométrique, accès aux données des antidémarreurs par la SAAQ. Nous savons que l'antidémarreur prévient la récidive, lorsqu'il est installé dans le véhicule, mais il n'engendre pas de changement de comportement à long terme une fois que l'appareil est retiré des véhicules. Nous considérons que les programmes interventionnels qui ciblent un sous-groupe de la population doivent être centrés sur les données probantes. Il est donc nécessaire, lors de l'implantation et de changements apportés à ces programmes, de prévoir l'évaluation de leur efficacité à court et à long terme et de prévoir des stratégies afin d'améliorer leur efficacité. Par exemple, le développement d'un algorithme optimal prédisant la récidive à la fois à l'aide des données recueillies par l'antidémarreur, qui pourront maintenant être obtenues avec l'article 64.1, et le dossier de conduite des contrevenants est nécessaire. Il s'agira d'un outil qui va être très utile lorsque les données seront remises au tribunal par les contrevenants qui chercheront à faire lever leurs sanctions d'antidémarreur à vie après 10 ans, ce qui est proposé par l'article 76.16.

En ce qui concerne l'évaluation de stratégies pour améliorer l'efficacité du programme, elles sont aussi nécessaires, par exemple, en étudiant la possibilité de couplage du programme antidémarreur avec une intervention psychosociale brève, possiblement avec l'utilisation en temps réel des données de l'antidémarreur afin de réduire la récidive. Ce qu'on suggère,

c'est de prévoir le développement d'un programme de recherche à long terme sur tous les programmes interventionnels et les modifications proposées qui ciblent les sous-groupes de la population à risque. Pour l'antidémarreur, ce programme devrait regrouper les chercheurs, la SAAQ et les compagnies qui fournissent les appareils antidémarreurs ainsi que celles qui les installent.

Article 397, dispositif de retenue pour enfants. Donc, tenir à la fois compte de la taille et de l'âge dans les dispositifs de retenue pour enfants est important pour augmenter la sécurité des jeunes passagers, et l'ajout de l'âge, à l'article 397, est donc un facteur positif. Toutefois, il faut considérer qu'environ 25 % à 30 % des enfants ne seraient pas protégés par cette modification, car ils ont une taille inférieure à 145 centimètres à l'âge de neuf ans. Il est donc suggéré de remplacer, dans la proposition, «neuf ans» par «13 ans», ce qui toucherait environ 250 000 enfants. Il est aussi proposé d'interdire le transport d'enfants de moins de 13 ans sur le siège avant d'un véhicule.

Article 516.2, définition de la période scolaire. Les établissements scolaires font partie des milieux de vie des citoyens et sont une destination non seulement les jours d'école, mais aussi la fin de semaine et le reste de l'année, notamment par leurs cours et leurs terrains de jeu. Il est proposé de modifier l'article 329, qui établit la définition de la période scolaire qui est décrite à l'article 516.2, et de ne plus faire référence à la période du lundi au vendredi de 7 heures à 17 heures, de septembre à juin, et d'appliquer la loi en tout temps.

Article 3.1, visibilité des piétons, qui va dans le sens, là, de la présentation de Vélo Québec, l'ajout du principe de prudence est salué. Toutefois, il est souhaité que la responsabilité d'être visible ne soit pas mise sur les plus vulnérables, qui peuvent avoir des conditions physiques, personnes avec déficience visuelle, enfants de petite taille qui ne peut rivaliser avec la taille de certains véhicules, ou encore la configuration des infrastructures routières, véhicules garés à moins de cinq mètres de l'intersection, qui ne permettent pas toujours, à ces usagers vulnérables, de répondre à l'exigence de visibilité qui est stipulée ici. Il est suggéré de ne pas inclure la portion de phrase «notamment en s'assurant d'être vu par les autres usagers» dans cet article.

Finalement, article 410, comportements et intentions des piétons. En lien avec les arguments présentés à l'article 3.1, il est suggéré de remplacer «s'engage ou manifeste clairement son intention de s'engager dans un passage pour piétons» par «est présent à un passage pour piétons».

Je vous remercie de votre attention.

Le Président (M. Iracà) : Merci beaucoup. Alors, vous êtes plus que dans les temps. Bravo! Félicitations! Je vais commencer le premier bloc d'échange avec la partie gouvernementale. M. le ministre.

M. Fortin (Pontiac) : Merci, M. le Président. D'abord, bonjour. Bonjour, Mme Ouimet, M. Nazif-Muñoz et M. Brown. Merci d'être avec nous aujourd'hui.

Je vais entrer dans le vif du sujet tout de suite parce que... Et je suis content de vous avoir avec nous parce qu'également vos observations, comme vous le dites, sont basées, je comprends, sur des données probantes, sur des études qui ont été menées, des cas réels vécus peut-être dans d'autres juridictions ou ailleurs, qui nous permettent de mieux comprendre les comportements, disons, les comportements des usagers de la route.

Donc, quand vous faites référence à l'article 100, conducteurs avec permis probatoire, je pense que vous comprenez bien ce qui est l'intention du législateur ici, là, qui est réellement de réduire les occasions, disons, où il peut y avoir des comportements à risque, ou il peut y avoir distraction d'un conducteur qui apprend encore à conduire. Donc, c'est la notion d'accès graduel à la conduite qui est mise de l'avant.

Ce que vous nous suggérez, c'est que, pour les six premiers mois où quelqu'un a son permis, son permis qui n'est plus un permis d'apprenti conducteur, son permis temporaire ou son permis probatoire, si on veut, que cette personne-là, entre les heures de minuit et cinq heures du matin, ne devrait pas avoir aucun passager avec lui. Et ça, c'est un aspect intéressant parce que ce qui est prévu dans le projet de loi, c'est ne pas avoir plus qu'un passager sous une certaine tranche d'âge avec lui. Vous dites : Aucun.

Est-ce que le fait d'avoir quelqu'un dans le véhicule ne peut pas simplement... Parce qu'une des choses, quand on apprend à conduire, c'est on apprend notre relation avec la fatigue. Et là on parle des heures, justement, où c'est peut-être plus facile d'être fatigué. Est-ce que le fait d'avoir une personne avec nous, selon vous, est plus une source de distraction qu'une source de protection, en fait? Une personne pourrait nous permettre de rester éveillé peut-être plus facilement que des vieux trucs de baisser des fenêtres ou monter la radio, là, disons.

Mme Ouimet (Marie Claude) :. Donc, c'est une bonne observation. Par contre, ce qu'on va voir, c'est que, chez les jeunes conducteurs, il y a une augmentation du risque en présence de jeunes passagers, environ 13 à 24, et que, lorsqu'on est en présence d'un parent, effectivement, c'est aidant. Pour les personnes âgées aussi, ça va être très aidant d'avoir un passager dans le véhicule. Ça l'est moins quand on est un jeune conducteur.

M. Fortin (Pontiac) : Ça l'est moins quand on est un jeune conducteur?

Mme Ouimet (Marie Claude) : Ça ne l'est pas. Donc, c'est associé à une augmentation du risque, associé à une augmentation des collisions.

M. Fortin (Pontiac) : Est-ce qu'il y a une différence importante entre zéro et un passager?

Mme Ouimet (Marie Claude) : Oui, il y a une différence importante. Il y a une différence entre un et deux et entre trois et plus.

M. Fortin (Pontiac) : O.K. Et, quand vous parlez de la jeune vingtaine, là, vous avez fait référence à 24, mais je ne vois pas nécessairement... Parce que, là, vous faites des propositions très concrètes — modifier le nombre de passagers, étendre l'accès graduel à la conduite de nuit avec passagers jusqu'à l'âge de 19 ans — mais vous dites simplement : Considérer le risque associé à la conduite avec de jeunes passagers dans la vingtaine. Alors, si vous nous dites qu'essentiellement c'est plus dangereux jusqu'à 24 ans, pourquoi vous nous dites : Simplement le considérer, plutôt que de l'adopter, alors que vous nous proposez de prendre les mesures très précises, là, pour les autres situations?

Mme Ouimet (Marie Claude) : Bien, en fait, c'est parce que, comme j'ai dit au début, je pense que les lois tiennent en compte les données probantes, mais aussi acceptabilité sociale et ce qui est fait ailleurs. Ce qui est fait ailleurs au Canada, c'est jusqu'à 19 ans. Donc, c'est dans ce sens-là que c'est proposé. Par contre, ça n'empêche pas de présenter ce qui est dangereux aussi, hein, sur le site Web, de dire : Ça aussi, c'est dangereux; on ne le suggère pas, mais sachez que ça l'est.

Minimalement, ça avertit les parents, donc, si c'est présenté dans les cours de conduite, si c'est sur le site Web, si, donc, on fait la promotion des comportements sécuritaires, ça peut être aidant. C'est parfois difficile d'avoir une loi qui est très éloignée de ce qu'on va retrouver ailleurs... Et là vous ne le voyez pas, on ne l'a pas présenté ici, mais on est très heureux, là, de l'article 100, là, qu'il soit introduit. Ce qu'on propose, en fait, c'est de décaler, hein? Donc, il y a un et trois plus; nous, on dit : Zéro, un et trois plus.

M. Fortin (Pontiac) : Donc, si on suit exactement ce qui est dans le projet de loi en ce moment, avez-vous, disons, un passager au cours des six premiers mois, trois passagers pour les six mois suivant l'obtention du... le premier six mois, là? Est-ce que vous avez des estimations, à savoir combien d'accidents peuvent être prévenus, combien de décès d'accidents mortels, par exemple, peuvent être évités avec des... On peut se baser sur l'expérience ontarienne, on peut essayer de voir ce qui s'est passé là-bas, mais, puisque c'est un peu votre métier, là, de bien comprendre ce que chaque mesure peut vouloir dire, est-ce que vous avez les estimations, au niveau de l'amélioration de la sécurité, qui peuvent être faites avec des mesures comme celles-là?

Mme Ouimet (Marie Claude) : Oui. En fait, le modèle ontarien, je crois qu'au début ils essayaient de développer un modèle qui ressemblait plus à ce qu'on retrouve aux États-Unis, où la majorité des études ont été faites, où on empêche la conduite de nuit et la conduite avec passagers, donc pas une combinaison des deux, c'est-à-dire conduite avec passagers en tout temps et conduite de nuit. Il y a eu des gens qui se sont plaints, et tout ça, et la loi est devenue ce qu'elle est devenue. Donc, il n'y a pas beaucoup d'études sur le sujet. Je crois que certaines personnes ont accès à des données, là, mais qui ne sont pas publiées encore. Mais par contre les données dont on dispose, c'est des données qui portent surtout sur conduite avec... disons, accès graduel à la conduite avec passagers, d'une part, et accès graduel à la conduite de nuit, d'autre part.

Pour ce qui est de cette loi précise, personnellement, je... il n'y a pas de données, d'après moi, qui sont publiées dans la... sont facilement accessibles pour les chercheurs. Mais je crois que certaines personnes du gouvernement ont accès à ces données.

• *(17 h 40)* •

M. Fortin (Pontiac) : O.K. Je ne sais pas si vous étiez ici pour entendre le groupe précédent, le groupe de Vélo Québec, qui essentiellement nous disait qu'on devrait permettre l'utilisation du téléphone cellulaire avec oreillettes pour les cyclistes. Est-ce que vous avez des observations à ce niveau-là? Est-ce que vous avez de la recherche qui est faite sur les cyclistes qui utiliseraient un téléphone cellulaire?

Mme Ouimet (Marie Claude) : Non. On pourrait vous l'intégrer dans le mémoire. Mais, de prime abord, on pourrait dire que tout ce qui détourne notre attention de la conduite devrait être évité et incluant sur un vélo. Mais on pourrait vous inclure, voir si on trouve de l'information sur le sujet. Ce qu'on sait, c'est qu'en fait même le téléphone mains libres est... En fait, il n'y a pas tant de différence entre le mains-libres et le tenu en main et que le fait d'avoir une loi seulement, en fait, qui permet le mains-libres, ce n'est pas associé à ce qu'on retrouve dans les données probantes.

M. Fortin (Pontiac) : Il n'y a pas... Mais, ça, c'est en voiture. Parce qu'en vélo, j'imagine, d'avoir un mains-libres va avoir une incidence, là.

Mme Ouimet (Marie Claude) : Je n'ai jamais vu d'étude sur le sujet, mais je vais me faire un devoir de chercher dès ma sortie de cette chambre.

M. Fortin (Pontiac) : O.K. Ça marche. Ça marche. Je suis curieux par rapport à... Oui?

Mme Ouimet (Marie Claude) : Oui. J'ai un commentaire de mon collègue. Est-ce que vous voulez l'entendre?

M. Brown (Thomas G.) : Est-ce que je peux juste ajouter quelques phrases?

M. Fortin (Pontiac) : Oui. Allez-y, allez-y, M. Brown. Je suis désolé.

M. Brown (Thomas G.) : Dans des études faites au laboratoire, on voit une détérioration de capacité pour être vigilant — attention — et dans la capacité de débrouiller avec les changements dans l'environnement. Et, dans

ce sens-là, une personne sur un vélo, même s'il va à une vitesse moins élevée qu'une voiture, est bien plus vulnérable. Alors, je pense que le niveau de vigilance et capacité psychomoteur est primordial sur un vélo. Et, dans un sens, la tolérance pour une augmentation de risques et sur le plan psychomoteur est très sensible à une distraction.

M. Fortin (Pontiac) : O.K. Très bien. Je crois que mon collègue de Mégantic a peut-être une question ou deux.

Le Président (M. Iracà) : Merci. M. le député de Mégantic, quatre minutes.

M. Bolduc : Merci. Je vais essayer de procéder rapidement parce que j'ai quelques questions sur des points spécifiques. Votre article 397, vous nous parlez de faire la modification à 145 centimètres dès l'âge de 13 ans. Dans le groupe précédent, un des problèmes qu'on avait mentionnés, c'est l'identification. Lorsque la personne a 13 ans, elle... En fait, il y a des adultes qui ne sont pas très grands aussi. Puis est-ce que vous avez des indications là-dessus ou des solutions quant à cette situation-là?

Mme Ouimet (Marie Claude) : La difficulté d'identifier si l'enfant a 13 ans parce que les enfants n'ont pas toujours leur carte d'identité sur eux, par exemple.

M. Nazif-Muñoz (José Ignacio) : Vous avez dit... excusez-moi, vous avez dit pour la communication de ce type de norme?

Mme Ouimet (Marie Claude) : Non. 13 ans, par exemple, un enfant. Comment sait-on son âge, par exemple? Il n'a pas de carte d'identité nécessairement sur lui, donc comment faire? Comment s'occuper de ça?

M. Bolduc : Comment on valide ça?

Mme Ouimet (Marie Claude) : C'est un bon point.

M. Bolduc : Puis c'était l'argument. C'est parce qu'il y a des personnes, des adultes qui ne sont pas très grands ou qui sont relativement jeunes... Puis on ne peut pas dire s'ils ont 13 ans, ils n'ont pas... Puis donc la dualité des deux identifications. La taille, la grandeur, c'est facile à mesurer, mais l'âge...

Mme Ouimet (Marie Claude) : Ce dont vous parlez, c'est le fait, en fait, de renforcer la loi. Lorsqu'on sait que, par exemple, c'est dangereux, avant 13 ans, on pourrait dire qu'une grande majorité de parents vont suivre ces indications. Par exemple, on ne retrouve pas, dans le Code de la sécurité routière, que c'est interdit de s'asseoir à l'avant d'un véhicule, mais on le voit en haut de... sur chaque siège avant, hein? Et on voit très, très, très rarement de jeunes enfants assis à l'avant parce que les parents suivent ces indications-là, mais ce n'est pas dans le code, donc ce n'est pas punissable.

Donc, une loi a plusieurs rôles. Un d'entre eux, c'est aussi d'informer la population de ce qui est dangereux. En termes de renforcement, là, effectivement, ça pourrait être plus difficile.

M. Bolduc : Mais les policiers sont moins d'accord avec des lois qui ne peuvent pas renforcer, puisque ça devient un peu subjectif. Puis c'est un peu le commentaire ici.

Mme Ouimet (Marie Claude) : Bien, c'est un point valable.

M. Bolduc : L'article 410, où vous... pas 410, je m'excuse, 516, on parle des zones scolaires. Je suis très étonné que vous mainteniez le 50 kilomètres-heure et que vous ne fassiez pas une réduction à 30 kilomètres-heure, surtout autour des écoles élémentaires, où les enfants ont toujours... ils partent à la course, ils ont des comportements un peu imprédictibles. Mais vous parlez de garder 50 kilomètres-heure. Je voudrais vous entendre là-dessus parce que je suis un peu étonné d'entendre ça.

Mme Ouimet (Marie Claude) : En fait, c'est Marie-Soleil Cloutier, de notre réseau, qui a fait cette proposition-là. Elle n'est pas ici avec nous aujourd'hui, mais je pourrais en fait l'ajouter, là, dans le mémoire. Mais je pense qu'elle a gardé ce qu'il y avait déjà dans la loi et je pense qu'aussi c'est peut-être associé avec certaines... peut-être endroits en région. En fait, elle a gardé le 50, mais je pourrais lui demander qu'elle approfondisse cette question dans le mémoire.

M. Bolduc : En fait, je fais le parallèle à d'autres provinces du Canada et aux États-Unis, où, dans les zones scolaires, typiquement, c'est 15 miles à l'heure ou 25 kilomètres-heure. C'est très commun.

Mme Ouimet (Marie Claude) : Tout à fait heureux que vous prônez une plus grande sécurité. Donc, on va investiguer ça plus en détail.

M. Bolduc : O.K. donc, puis il y avait aussi les distractions. Vous savez, on parle de téléphones à mains libres, etc., mais il y a aussi le GPS, il y a toujours de la nourriture. Puis c'est un débat qu'on a eu à quelques reprises, les distractions au volant. On comprend bien que le cellulaire est probablement un des éléments les plus évidents, mais les GPS

sur l'écran, puis quand on ne sait pas trop où on s'en va, la nourriture des fois. Il y en a même qui se maquilleraient, il paraît, mais c'est des rumeurs. Mais toutes ces distractions-là, est-ce que vous avez un point de vue sur... est-ce qu'on devrait pénaliser tout ça? Où on commence? Où on arrête? Parce que c'est un peu vraiment risqué.

Le Président (M. Iracà) : 15 secondes.

Mme Ouimet (Marie Claude) : ...dans la loi, soit on fait une promotion des comportements sécuritaires, sites Web. L'Ontario l'a mis de l'avant de façon proéminente, hein, c'est-à-dire on ne permet pas de manger. Manger, c'est dangereux. Toutes ces activités sont dangereuses. Donc, ça peut être couplé de cette façon-là.

M. Bolduc : O.K.

Le Président (M. Iracà) : Merci beaucoup. Ceci met fin au bloc d'échange avec la partie gouvernementale. Nous allons procéder au deuxième bloc d'échange. Je cède immédiatement la parole au député de René-Lévesque.

M. Ouellet : Merci beaucoup, M. le Président. Donc, à mon tour de vous saluer. Je vous dirais que j'avais plusieurs questions, mais les collègues ont eu la substance intellectuelle de les poser, alors j'ai eu réponse à la majeure partie de mes interrogations. Mais il m'en reste encore une ou deux. Alors, ce n'est pas par manque d'intérêt, si je n'ai pas d'autres questions, mais c'est parce que vous avez répondu à mes interrogations.

J'essayais de comprendre pourquoi vous proposiez qu'on garde de façon générale la limitation de vitesse, dans les zones scolaires, à 50. Moi, pour faire de la route souvent dans les villes et villages du Québec, effectivement, quand il n'y a pas d'école, je suis bien heureux, dans un village, de ne pas descendre à 50 parce que ça... normalement, c'est une route 90, puis je peux me rendre plus aisément.

Mais ce que vous m'avez dit tout à l'heure m'a quand même interpellé, en disant : Les cours d'école servent souvent, dans les villes et villages, de lieux où est-ce qu'il y a des cours, effectivement, où est-ce qu'il y a des activités parascolaires, et donc il y a des véhicules des parents qui viennent porter leurs enfants, et vice et versa. Et ce que vous nous proposez, dans le fond, c'est de ne plus avoir ces zones-là scolaires, de telle heure à telle heure, mais, lorsqu'il y a une zone scolaire, de façon unanime, c'est 50, peu importe.

Je suis assez d'accord avec vous, mais peut-être pas à partir de 10 heures le soir jusqu'à 5 heures du matin. Tu sais, j'essaierais de voir est-ce qu'effectivement... Parce que c'est une zone scolaire, mais là il n'y a pas d'activité en soirée... Peut-être qu'il y aurait une position mitoyenne. À moins que vous ayez des statistiques qui nous disent le contraire, là. Mais j'aimerais vous entendre là-dessus.

Mme Ouimet (Marie Claude) : Comme j'ai dit, je ne suis pas la personne qui est la spécialiste du sujet, mais je vais faire part de... Comme vous savez, on va remettre notre mémoire en début de semaine prochaine, donc on tiendra compte de ce point-là. Mais effectivement c'est un bon point, là, et je pense que peut-être, comme vous dites, selon la description qu'on a donnée, hein, c'est surtout, en fait, en journée et pendant toute la semaine incluant la fin de semaine.

M. Ouellet : Oui, effectivement.

Mme Ouimet (Marie Claude) : Mais peut-être moins la nuit.

M. Ouellet : Mais effectivement, la fin de semaine, c'est un bon point aussi parce que...

Mme Ouimet (Marie Claude) : Où il y a souvent des activités, là, de même organisées sur les terrains.

M. Ouellet : Où il y a une bibliothèque scolaire aussi qui sert de bibliothèque municipale dans certains cas, alors il y a effectivement du va-et-vient familial, là. Pour le faire moi-même, je peux vous dire qu'effectivement il y a du va-et-vient.

Juste pour que je comprenne bien, tout à l'heure, la disposition que vous apportez en disant : Je suis en permis probatoire, il ne devrait y avoir personne à côté de moi pour la durée de mon permis, puis après ça, lorsque je suis à six moi, là, il pourrait y avoir des gens à côté de moi. À l'époque, quand je faisais mon permis d'apprenti, j'avais quand même quelqu'un qui me coachait, qui était soit mon père, ça a été même, dans certains cas, mon oncle. Mais ça pourrait être un grand frère ou une grande soeur. Et là je crois comprendre que pour vous, à la lumière des statistiques ou des données probantes que vous avez, il y a plus de risque d'avoir quelqu'un, lorsqu'on est jeune, à côté de nous, qui risque de nous déranger et donc apporter une modification à notre comportement au volant, plutôt que d'avoir quelqu'un à côté de nous qui nous donne un coup de main pour apprendre les bons comportements.

Parce qu'il se peut qu'un jeune de 16 ans qui est en train d'avoir son permis de conduire, son grand frère de 18, 19 ans, qui a quand même deux ans d'expérience au volant, puisse quand même donner certains conseils. Ça fait que j'aimerais savoir... Vous faites vraiment une distinction : jeunes, dans le véhicule, il ne faudrait pas en avoir et, surtout, il ne faudrait pas en avoir de jeunes assis à côté. Est-ce que je comprends?

• *(17 h 50)* •

Mme Ouimet (Marie Claude) : En fait, ce qu'on voit, c'est que le risque est surtout présent chez... avec des passagers de 13 à 24 ans, O.K.? Donc, c'est plus important... Lorsqu'on est avec un parent, hein, donc, il n'y a pas de souci.

C'est aussi un des problèmes de l'article 99, hein, parce que la façon dont il est formulé, si un jeune va au travail et son père veut le raccompagner, il est minuit quinze, hein, on comprend que ces gens pourront se faire arrêter selon l'article 99. Donc, lorsqu'on est avec un parent, il n'y a pas vraiment de souci, il n'y a pas de risque associé avec... Même, il y a une protection qui... plus la personne est... À partir de 35 ans, il y a une protection, en fait, d'avoir un passager dans le véhicule. Donc, c'est surtout, la présence de jeunes passagers.

C'est quand même malheureux, hein, parce que... Et ce qui explique ça, c'est deux points principaux, c'est-à-dire influence sociale et aussi distraction. Donc, des fois, par exemple, la personne est assise à côté de nous, elle n'a pas besoin de parler, mais le seul fait qu'elle soit là, on peut se dire : Ah! Elle aimerait peut-être que je fasse un peu de vitesse, elle aimerait que je passe sur le feu jaune, ce genre de situations là. Donc, c'est complexe. Mais effectivement, ce n'est pas tous les jeunes, hein? Il y a des jeunes qui sont très responsables et tout. En fait, la majorité des jeunes sont très responsables. On ne parle pas de ça ici. On parle de manque d'expérience de conduite et du fait que chaque être humain est sensible à l'influence sociale, pas seulement les jeunes, mais on l'est peut-être un peu plus lorsqu'on est plus jeune. Et le fait de combiner ça avec une expérience de conduite, ce n'est généralement pas un bon mélange.

Le Président (M. Iracà) : Merci. Alors, 2 min 20 s.

M. Ouellet : Non, c'est beau, merci. Merci, vous avez répondu à mes questions.

Le Président (M. Iracà) : Merci beaucoup. Alors, ceci met fin au bloc d'échange. On va maintenant procéder avec le dernier bloc d'échange du deuxième groupe d'opposition. M. le député de Masson, la parole est à vous.

M. Lemay : Merci beaucoup, M. le Président. Merci d'être avec nous. Moi, j'aimerais... On a parlé beaucoup de distraction au volant, de cellulaires, d'appareils. Il y a une question d'un collègue tout à l'heure, de la partie... gouvernement, qui a parlé... quelqu'un qui se maquille ou... Mais, tu sais, moi, j'ai un autre exemple qui me vient à l'idée, c'est quelqu'un qui lit le journal ou un livre en conduisant. Je veux dire, ça ne fait pas partie des... ce n'est pas prévu dans la réglementation, dans la loi qu'on est en train d'étudier présentement. Est-ce que vous pensez... puis je n'ai pas vu ça dans votre mémoire non plus, est-ce que vous avez fait des recherches sur d'autres types qu'un appareil électronique qui pourraient être une source de distraction, qui ne sont pas inclus présentement?

Mme Ouimet (Marie Claude) : Oui, même personnellement. Donc, ce qu'on va voir... En fait, c'est que probablement pourquoi on retrouve le téléphone cellulaire, c'est que c'est ce qui est et ce qui était le plus utilisé, là, au moment où la loi est arrivée. Effectivement, comme je disais tantôt, tout ce qui n'est pas lié à l'activité de conduite, incluant le fait de penser à ce qu'on va préparer pour le souper ou ce qu'on va manger pour le souper, étant donné qu'on est à cette heure-là, c'est une distraction, hein? Donc, il y a des distractions qui peuvent être internes, des distractions qui peuvent être externes, et toutes les distractions externes sont dangereuses.

Dans certaines de nos études qu'on a faites, on a vu, bon, une augmentation... c'était surtout présent chez les plus jeunes, par contre, et c'est pour ça qu'on a notre point pour les plus jeunes, c'est-à-dire de ne pas utiliser aucun type d'appareil pour les plus jeunes. Mais manger, maquiller, on a vu des augmentations, là, du risque associé avec ça, plus particulièrement chez les plus jeunes, probablement à cause du manque d'expérience de conduite. Mais effectivement on ne devrait jamais faire d'autres activités, incluant vous, hein, les députés, qui souvent habitez loin, hein, et vous faites plusieurs heures de route, là, pour retourner dans vos comtés, et vous faites beaucoup de travail sur votre téléphone mains libres. Donc, faites attention! C'est dangereux!

Une voix : ...je l'avoue!

Le Président (M. Iracà) : Alors, M. le député de Masson. 2 min 30 s.

M. Lemay : Effectivement, là. Parce que j'ai vu justement qu'on a un article qui nous parle qu'on ne peut pas avoir un animal ou un objet qui obstrue la vue. Mais par contre... tu sais, dans ce cas-là, on parle d'un objet, de la nourriture, d'un journal, maquillage, mais, tu sais, si ça n'obstrue pas la vue, là, si c'est sur la banquette passager, là, tu sais, je veux dire, ça n'obstrue pas la vue, là, donc ça n'empêche pas l'utilisation... de faire la lecture d'un journal ou d'une carte routière sur la banquette passager, par exemple. Ça fait que je voulais juste savoir... Vous m'avez dit que vous avez regardé. Effectivement, dans un sens plus large, on pourrait parler de distraction interne. Mais ça, on ne pourrait pas aller de ce côté-là?

Mme Ouimet (Marie Claude) : Ça serait difficile à juger. En même temps, c'est difficile à juger, si on voit de la nourriture sur la banquette, si c'était impliqué dans la situation. Donc, je pense que le téléphone cellulaire, c'est surtout parce qu'il est visible, hein, et on peut observer, par exemple, la personne de loin. Mais effectivement, si quelqu'un mange et prend... Si on éloigne son regard, par exemple, on l'a vu, plus de deux secondes de la route, il y a une association avec le risque. Donc, toutes les activités comme ça sont dangereuses.

Maintenant, vous devez voir comment faire les lois. Est-ce qu'on empêcherait de manger les gens? Donc, il y a des juridictions comme l'Ontario, là, qui ont plutôt décidé de gérer ça en mettant très, très clair que ce n'est pas suggéré. Ces activités sont dangereuses et ne sont pas suggérées mais ne sont pas nécessairement pénalisées, on pourrait dire.

M. Lemay : Au niveau des véhicules basse vitesse, on introduit ici, à 492.7, qu'on ne peut pas transporter, dans un véhicule à basse vitesse, un enfant dont la taille est inférieure à 145 centimètres ou qui est âgé de moins de

neuf ans. Puis, par définition, un véhicule à basse vitesse peut être un véhicule électrique qui roule entre 32 et 40 kilomètres à l'heure, qui a un maximum de quatre passagers au total. Je peux comprendre peut-être qu'un véhicule à basse vitesse équipé d'un dispositif de retenue... Tu sais, est-ce que vous avez fait des études sur ce cas spécifique là des véhicules à basse vitesse ou, selon vous, c'est...

M. Nazif-Muñoz (José Ignacio) : Oui. La vélocité, c'est considéré comme un contrôle. Quand on a à comparer, on va faire la comparaison entre les enfants qui utilisent le dispositif avec les enfants qui n'utilisent pas le dispositif ou que les enfants assis — avant?, «in front»...

Mme Ouimet (Marie Claude) : Non, à l'avant.

M. Nazif-Muñoz (José Ignacio) : ... — à l'avant. Et généralement c'est contrôlé par le type de vélocité. On va faire la différence entre le même type de situation. Alors, la vélocité, c'est considérer ce type d'analyse.

Mme Ouimet (Marie Claude) : Mais vous parlez de certains types de véhicules qui sont moins puissants, hein, c'est ce que je comprends de ça?

M. Lemay : Oui.

Le Président (M. Iracà) : Il reste 10 secondes, M. le député. Je ne sais pas si vous voulez faire un petit mot de la fin en 10 secondes?

Une voix : C'est correct, allez-y.

Mme Ouimet (Marie Claude) : Bien, en fait, on regardera ça puis on verra si on peut ajouter quelque chose à votre attention.

Le Président (M. Iracà) : Merci beaucoup. Alors, ceci met fin aux travaux de la commission. Merci beaucoup pour aujourd'hui.

On suspend jusqu'à 19 heures ce soir. Merci beaucoup... 19 h 30, excusez-moi, 19 h 30.

(Suspension de la séance à 17 h 58)

(Reprise à 19 h 34)

Le Président (M. Iracà) : À l'ordre, s'il vous plaît! Nous reprenons nos travaux. Veuillez, s'il vous plaît, éteindre la sonnerie de vos téléphones cellulaires.

Je vous rappelle que la commission est réunie afin de poursuivre les auditions publiques dans le cadre des consultations particulières sur le projet de loi n° 165, Loi modifiant le Code de la sécurité routière et d'autres dispositions.

Alors, avec grand enthousiasme ce soir, nous entendrons deux groupes : la Fédération des producteurs forestiers du Québec et L'Union des producteurs agricoles.

Alors, je souhaite la bienvenue au premier groupe, qui sont déjà installés, prêts à vous parler. Je les ai regardés étudier leurs livres comme il faut, tantôt, donc je vous sens très prêts. Je vous souhaite la bienvenue. Je vous demande de bien vouloir vous présenter, ainsi que les personnes qui vous accompagnent. Je vous rappelle que vous disposez de 10 minutes pour votre exposé. Par la suite, nous procéderons à la période d'échange avec les membres de la commission. Messieurs, la parole est à vous.

Fédération des producteurs forestiers du Québec (FPFQ)

M. Gagnon (Pierre-Maurice) : Merci.

Le Président (M. Iracà) : M. le président.

M. Gagnon (Pierre-Maurice) : Oui. Merci beaucoup. Pierre-Maurice Gagnon, je vais me présenter, mais, avant de me présenter, je pense que ce serait plus poli de présenter mon adjoint, Marc-André Côté, qui travaille... qui est directeur général chez nous, de la Fédération des producteurs forestiers du Québec.

La Fédération des producteurs forestiers du Québec, c'est tous les propriétaires de boisés privés du Québec, et on est 135 000. Moi, je suis président de cette organisation-là parce que je suis un propriétaire aussi qui est quand même actif, ça fait que c'est pour ça que je suis ici ce soir, en tant que propriétaire, mais en tant que président de cette organisation-là. Ça fait que j'ai bien apprécié, M. le Président de la commission, que vous veniez nous saluer, tout à l'heure, ça nous a fait quand même un contact puis des connaissances. On s'est aperçu qu'il y a du monde qu'on connaît qui travaille sur la forêt privée.

Bon, ça fait que, regardez, je vais laisser, quand même, à mon directeur général de vous présenter un peu notre dossier, puis, après ça, on discutera sur la poutine, ce qu'on vit de tous les jours, ça fait que vous allez comprendre

très bien. Ce n'est pas un dossier qui est beaucoup... qui est gros, mais qui est quand même important pour nous autres, on va vous le préciser.

Le Président (M. Iracà) : M. le directeur.

M. Côté (Marc-André) : Oui, bonjour. Bonjour, MM. et Mmes les députés. Vous savez, c'est fâchant de recevoir une contravention sur la route, imaginez comment c'est fâchant de recevoir les contraventions des autres. Et nous, ce qu'on vient vous voir actuellement, aujourd'hui, c'est un peu le cas qu'on subit depuis... les représentations qu'on a commencées au gouvernement datent de 1991, donc ça fait environ 27 ans qu'on intervient auprès du gouvernement pour régler cette question-là. On espère que cette fois-ci va être la bonne. C'est un microdossier, un simple papillon, là, permettrait de régler, là, cette question.

Donc, je m'explique. Actuellement, dans le Code de la sécurité routière, à son article 517.2, on prévoit que l'expéditeur d'un produit est coresponsable, avec le transporteur, du respect des normes concernant les charges. Ça, ça signifie que, si une contravention est donnée par un contrôleur routier, un transporteur, ce n'est pas uniquement le transporteur qui est susceptible de recevoir la contravention, mais également la personne qui a mandaté le transporteur pour transporter son bien. Dans la majorité des cas, en fait... Cet article-là a été créé pour réduire... en fait, les transporteurs disaient que la responsabilité de charger leurs camions n'était peut-être pas tout le temps la leur, et que cette responsabilité-là devait être partagée avec les expéditeurs. Dans le cas d'un entrepôt, ça s'explique bien; je m'appelle Loblaw, je remplis un entrepôt, une remorque, et le camion, le tracteur du camion s'accroche à la remorque, le tracteur part, il n'était peut-être même pas là quand le camion a été chargé.

Nous, on vient vous parler d'une application qui est problématique de cet article-là, c'est l'application en forêt, surtout en forêt privée, pour plusieurs raisons. Premièrement, les propriétaires forestiers ne maîtrisent pas les normes de transport et ne les maîtriseront pas. Les propriétaires forestiers ne sont pas impliqués dans le chargement des camions, c'est généralement des camions autochargeurs, vous savez, des camions où il y a déjà une grippe qui peut prendre le bois en forêt. Les camions sont équipés de balances, en forêt, parce qu'il n'y a pas de balance en forêt, les chargements se font à des endroits différents à chaque fois.

Simplement pour vous donner des chiffres, en forêt privée, l'année dernière, il s'est effectué 170 000 transports de bois chez 20 000 propriétaires différents. Donc, nous, comme organisation représentant les propriétaires, on ne peut évidemment pas être là lors des 170 000 transports. On mandate des transporteurs pour aller chez les producteurs, et on leur demande et on les paie pour qu'ils fassent le chargement et respectent les lois et les normes en vigueur. Donc, c'est généralement le transporteur qui assume lui-même le chargement du bois, parce qu'il possède une chargeuse attachée à sa remorque ou une chargeuse mobile. Puisque le propriétaire n'est pas... ne charge pas physiquement le camion, le propriétaire, pour lui, c'est impossible d'inscrire la masse qui est chargée. Donc, quand il voit arriver un camion, il n'a aucune idée de la masse du camion, ne connaît pas la norme maximale de chargement, et le bois, son poids peut varier dans l'année, pour complexifier le tout. S'il fait chaud, le bois sèche, le bois est moins lourd, si c'est l'hiver, le bois est plus lourd.

Donc, on se retrouve avec des propriétaires qui disent : O.K., bien, moi, transportez mon bois, et, un beau matin, peuvent recevoir une contravention, parce que leur transporteur s'est fait prendre, je ne sais pas, à 50 kilomètres plus loin par les contrôleurs routiers ou notre organisation reçoit également de ces contraventions.

• *(19 h 40)* •

Donc, on a discuté avec le ministère des Transports de ce dossier-là depuis 27 ans, à intervalles irréguliers, mais tout de même, et on en est venus à une proposition, nous, qu'on a faite au ministère des Transports et là, aujourd'hui, on vient vous voir, en tant que législateurs, parce que c'est vous qui avez le pouvoir de modifier le Code de sécurité routière. En fait, on voudrait ajouter trois mots à l'article 517.2 et si vous avez bien lu, là, le mémoire, puis j'imagine que oui, je suis à l'article... je suis au point 23, c'est que la coresponsabilité n'incombe plus nécessairement uniquement au transporteur et à l'expéditeur, mais également au responsable du chargement.

Donc, le contrôleur routier aurait la latitude d'adapter sa contravention à la situation. C'est-à-dire que si c'est du bois, il voit que le camion est un autochargeur, bien, il se doute bien que le chargement a été fait par le camionneur. Donc, dans la contravention, il peut indiquer que c'est... dans le fond, la contravention a été donnée au responsable du chargement également. Notre proposition, on croit — et on n'est pas juristes, mais on croit — qu'elle n'a aucune incidence sur les autres secteurs d'activité, mais elle laisserait, donc, de la latitude aux contrôleurs routiers.

Pour nous, cette modification n'affaiblit pas la portée de l'article. L'idée derrière ça, bien sûr, c'est de faire respecter, là, les masses maximales pouvant être transportées sur les routes du Québec. Puis on travaille également avec des transporteurs puis des industriels forestiers pour mettre en vigueur des pratiques qui réduisent les cas de surcharge sur toutes les routes. Dans le fond, on ne fait pas rien qu'uniquement, là, vous demander une modification de la loi : on travaille depuis des années avec nos transporteurs pour apporter des modifications pour éviter les cas de surcharge, là. Ce n'est pas l'objectif, là, qu'il y ait des surcharges.

Ça fait que voilà. Ça résume notre cas, qui nous apparaît très simple. Et on est disponibles pour vos questions.

Le Président (M. Iracà) : Merci beaucoup. Alors, je comprends... Il vous reste trois minutes, si vous avez d'autres choses. Sinon, on va passer immédiatement au bloc d'échanges.

M. Côté (Marc-André) : Oui.

Le Président (M. Iracà) : Ça va?

M. Côté (Marc-André) : Oui.

Le Président (M. Iracà) : Alors, avec la partie gouvernementale en premier. M. le ministre, la parole est à vous.

M. Fortin (Pontiac) : Merci, merci, M. le Président. Bonjour, M. Gagnon, M. Côté, merci de votre exposé. Je pense que vous avez — je regarde autour de la table, là — vous avez plusieurs députés des régions forestières, sauf peut-être le député de la Coalition avenir Québec qui est un peu moins, un peu moins peut-être, peut-être, familier avec les questions de foresterie que d'autres autour de la table.

Donc, peut-être quand vous parlez de comment ça se fait, là, il y en a plusieurs qui comprennent exactement comment ça fonctionne, mais puisque vous êtes vous-mêmes producteurs forestiers, je suis certain qu'on pourrait me le dire, là, exactement combien ça coûte une amende pour un chargement, comme celui-là, qui serait hors limite, disons?

M. Côté (Marc-André) : Ça varie. L'amende de coresponsabilité, ici, moi, dans le fond, dans les deux dernières années, on a eu environ 25 amendes, celles qu'on a vues. C'est-à-dire qu'un propriétaire qui reçoit l'amende puis il ne nous en parle pas, on ne le voit pas, là, mais celles qui nous ont été imposées, nous, comme coresponsables, on en a eu 25, et ces amendes-là ont varié, pour nous, entre 361 $ et 1 125 $.

M. Fortin (Pontiac) : Selon la charge qui est sur le camion?

M. Côté (Marc-André) : Oui.

M. Fortin (Pontiac) : L'excédent de charge, disons?

M. Côté (Marc-André) : Oui, il y a comme toute une... je ne pourrais pas bien vous l'expliquer, là.

M. Fortin (Pontiac) : O.K., tout un calcul, O.K., c'est bon. Donc, vous dites que vous avez eu, de la part simplement des producteurs forestiers, 25 amendes au total pendant un an.

M. Côté (Marc-André) : Oui, bien en fait, oui...

M. Fortin (Pontiac) : Juste pour bien comprendre.

M. Côté (Marc-André) : ...mais ça, c'est celles qui nous été destinées à nous comme coresponsables.

M. Fortin (Pontiac) : Oui, oui, exactement. O.K.

M. Côté (Marc-André) : Parce que, dans le fond, l'expéditeur, on peut être associés à l'expéditeur parce que le contrôleur routier peut dire : C'est votre organisation qui a envoyé le transporteur chez tel propriétaire. Donc, on a reçu... Donc, ça signifie que le montant de contravention est sur... bien, en fait, il ne peut pas être plus bas que ça, mais il est plus élevé que ça. Ça, c'est ceux-là qu'on a captés.

M. Fortin (Pontiac) : O.K. Donc, la recommandation que vous nous faites aujourd'hui, si je la comprends bien... Et je comprends votre exposé, là, qui dit que notre situation, dans notre monde à nous, est peut-être différente que celui à un entrepôt où le transporteur, lui, arrive à l'entrepôt, prend la charge, n'a aucune espèce d'idée qu'est-ce qu'il y a dessus. C'est un peu l'inverse peut-être de votre monde, où le transporteur connaît un peu mieux que le producteur forestier, là, qui est peut-être un propriétaire de forêt privée, là, ça peut être n'importe qui, ça peut un médecin, ça peut être un député, ça peut être n'importe qui, qui dit : O.K., bien, je consens à ce qu'on vienne chercher du bois sur ma terre.

Mais vous, ce que vous proposez, dans le fond, c'est simplement pour votre secteur à vous, d'avoir un troisième groupe, disons. Donc, il y aurait le transporteur, l'expéditeur puis le responsable du chargement, qui, peut-être, peut être l'un ou l'autre, là, selon le cas, là. Mais comment est-ce que vous vous attendez à ce que le contrôleur routier sache lequel des trois partis est responsable? Parce qu'en ce moment c'est facile. Le contrôleur routier, il dit : O.K., une amende à toi, une amende à toi, puis ça finit là. Là, le contrôleur routier, ce que vous demandez, ce que je comprends de votre proposition, puis corrigez-moi si j'ai tort, là, c'est que c'est un peu au contrôleur routier à déterminer à qui va l'amende dans telle situation. Le contrôleur, lui, ne fait que constater qu'il y a un excès de charge. Là, la procédure est plutôt claire. Là, vous dites : Bien, c'est un peu à lui à décider ou à juger de qui a fait le chargement. Donc, je veux juste comprendre comment vous voyez ça. Vous parliez d'exemple pratico-pratique, là, donc expliquez-moi comment ça pourrait fonctionner.

M. Côté (Marc-André) : En fait, l'article 517.2 s'applique à tous les secteurs d'activité. Donc, si on apporte une modification, c'est susceptible d'affecter tous les secteurs d'activité. Donc, nous, en parlant du responsable de chargement, généralement, dans les autres secteurs, l'expéditeur est le responsable du chargement. Dans le cas du bois, c'est clair que c'est le transporteur. Donc, le contrôleur routier qui se retrouverait devant un camion de bois qui est en surcharge émettrait la contravention au transporteur de bois.

M. Fortin (Pontiac) : Parce que, selon vous, c'est toujours lui. Donc, ce n'est pas vraiment une troisième catégorie. C'est juste que, dans la situation de l'industrie forestière, ou de l'industrie des producteurs de bois privés, ou d'autres, là, ce que vous dites, c'est : Le responsable du chargement, c'est toujours... ou ce n'est jamais le transporteur.

M. Côté (Marc-André) : En fait, c'est clair que...

M. Fortin (Pontiac) : En fait, c'est toujours le transporteur. Je m'excuse, oui.

M. Côté (Marc-André) : C'est toujours... Bien, c'est toujours... Tu sais, dit comme ça, j'ai l'air d'accuser tous les transporteurs, là, mais ce n'est pas comme ça que je veux l'exprimer. Mais, dans le fond, le transporteur sait très bien la masse qu'il charge parce que son camion est équipé d'une balance. Le propriétaire ne voit pas nécessairement la balance, ne connaît rien au camionnage. Le transporteur maîtrise sa propre balance.

M. Fortin (Pontiac) : Pourquoi vous me dites que c'est différent dans le secteur des entrepôts? Parce que le transporteur, ce n'est pas lui qui a le camion comme tel. Le camion ne lui appartient pas nécessairement, là, dans cette situation-là. C'est ça?

M. Côté (Marc-André) : Bien, dans les autres... Un entrepôt, premièrement, ce n'est généralement pas lui qui charge la remorque, là. Donc, c'est une autre entreprise, là, ou c'est le propriétaire de l'entrepôt, ou, en tout cas... donc, ça, c'est la principale différence, nous, qu'on voit, là, donc.

M. Fortin (Pontiac) : Mais le camion est équipé d'une balance quand même, non?

M. Côté (Marc-André) : Oui. En fait, c'est même mieux.

M. Fortin (Pontiac) : C'est ça.

M. Côté (Marc-André) : Dans le secteur des entrepôts, il y a une balance à la sortie, donc. Et, tu sais, si on parle d'une gravière ou on parle de... la majorité des cas, là, il y a des balances. Mais c'est évident que, si on va chez un propriétaire, bien, quand on rentre chez le propriétaire, là... Puis imaginez, un chemin forestier, c'est sûr et certain qu'il n'y a pas de balance à l'entrée ou à la sortie. Dans la majorité des cas où est-ce qu'il y a du transport, il y a une balance qui permet de peser le camion avant puis à la sortie, là, de la cour de transport. Donc, nous, on est vraiment... On tombe à côté. On est vraiment un... C'est plate à dire, mais on est vraiment un cas d'exception.

M. Fortin (Pontiac) : Mais pourquoi, dans ce cas-là, vous ne l'incluriez pas? Et peut-être que ça peut se faire pas juste dans votre industrie, mais dans d'autres. Pourquoi ce ne serait pas un terme du contrat? Vous, vous le savez, quand vous prenez un contrat avec un transporteur, vous savez exactement que ce n'est pas vous, comme producteur forestier, qui savez la masse qui... Donc, pourquoi vous n'incluez pas ça dans le contrat, en tant que producteur forestier, avec le transporteur, en disant : Bon, bien, puisque ce n'est pas moi qui est responsable de faire le chargement, s'il y a une amende, c'est toi qui vas la payer?

M. Côté (Marc-André) : En fait, on ne peut pas déléguer... Vous vouliez parler, M. Gagnon...

Le Président (M. Iracà) : M. Gagnon.

M. Gagnon (Pierre-Maurice) : Oui. Parce qu'on ne peut pas...

Le Président (M. Iracà) : Entre présidents, on se comprend, là.

M. Gagnon (Pierre-Maurice) : Non, non, mais c'est parce que... Regardez, on ne peut pas le faire, là. Nous autres, on demande une modification. Quand bien même qu'on l'inclurait dans le contrat, le contrôleur, bien, va dire : Regarde, moi, la loi est de même, puis je l'applique comme ça, là.

M. Côté (Marc-André) : Oui, puis...

M. Gagnon (Pierre-Maurice) : Voulez-vous que je vous explique... Oui?

M. Côté (Marc-André) : Il y a quelque chose qu'on fait déjà, peut-être, qu'il faudrait rajouter, là.

M. Gagnon (Pierre-Maurice) : O.K., rajoutez.

M. Côté (Marc-André) : Tu sais, on ne peut pas déléguer le respect d'une loi à un autre groupe, dire : Dans le contrat, là, tu es responsable, là, tu sais, de respecter la loi, puis moi, je me décharge de ma responsabilité. Ça, donc, on en convient tous. La seule chose qu'on peut déléguer, c'est de dire : Si tu attrapes une contravention, tu vas payer cette

contravention, O.K. Mais tu vas payer cette contravention-là quand je vais te la recharger. Moi, là, je reçois la contravention. Si je trouve que c'est injuste, il faut quand même que j'aille devant un tribunal, que je conteste la contravention. Et là, si je perds, je vais la recharger au transporteur. Le fait est... c'est qu'on gagne toutes nos contestations. Les 25 cas que je vous ai parlé, là, on les a tous contestés. On conteste toutes ces contraventions-là. Et à tous les cas, le procureur, comme quand on conteste un ticket de vitesse, là, puis on explique notre cas avant d'arriver devant le juge, il dit : Je retire mes accusations. Ça fait que là, ça nous coûte des frais d'avocat puis ça nous coûte les frais administratifs liés à tout ça. Mais nos contrats... Il y en a certains, contrats, qui prévoient ce que vous mentionnez.

M. Fortin (Pontiac) : Ça va. Je pense que ça fait le tour pour moi. Mais il y a certains collègues que je crois très intéressés par la question et que je vais laisser...

Le Président (M. Iracà) : M. le député de Mégantic.

• *(19 h 50)* •

M. Bolduc : Merci, M. le Président. Bonsoir, messieurs. Il me fait plaisir de vous écouter. Il y a une troisième partie dans l'équation. Puis comme vous le savez, M. Gagnon, souvent, on appelle le syndicat des producteurs de bois puis on lui dit : ma vanne est prête puis souvent ils nous envoient le transporteur. Ça fait qu'en fait, non seulement vous avez produit le bois là, le camionneur va venir, mais vous n'êtes des fois pas sûr qui c'est, qui va venir, puis vous venez un bon matin sur votre lot puis le bois est parti. Ça fait que vous n'avez même pas vu le truck, là. Puis des fois, la chargeuse est intégrée au camion, des fois, elle est séparée. On se comprend bien, là?

M. Côté (Marc-André) : Oui, oui, c'est exactement ça.

M. Bolduc : O.K. Donc, là, ce que vous nous dites, c'est que, dans la plupart des cas, à l'exception, dans mon cas, où vous avez parlé, tout à l'heure, d'un entrepreneur forestier qui parfois ont des chargeuses, là, ça arrive, ça, O.K., parce qu'ils manipulent beaucoup de bois, des fois, puis, en mettant le terme que vous mettez là, ça peut créer plus de confusion, là, de dire que le transporteur est responsable puis on n'en parle plus. C'est sa job à lui qui fait... de rencontrer les normes de transport sur le chemin. Je ne vois pas pourquoi on devrait mettre une deuxième ou une troisième partie dans l'histoire. Comprenez-vous ce que je dis, là?

M. Côté (Marc-André) : Bien, c'est parce qu'actuellement la contravention va chez le propriétaire, qui... Dans votre exemple, tu sais, il n'a pas choisi le transporteur. Le transporteur est venu, il était peut-être là, peut-être pas là. Et là, il peut dire : Si on suit la loi, bien, il reçoit la contravention. Et nous-mêmes, on la reçoit, parce qu'on se fait dire : Bien, c'est toi qui as envoyé le camion. Donc, c'est toi l'expéditeur de bois vers l'usine. Donc, il y a comme... Il y a une anomalie, là. Il y a une anomalie, là. Si c'est un... Dans les cas... On prend des cas d'entrepreneur, souvent, les entrepreneurs ont des ententes avec leurs propres transporteurs. Ça fait que, si le transporteur prend des contraventions, là, l'entrepreneur n'est pas très loin, là, du transporteur, dans ces cas-là, là. On parle d'un entrepreneur que c'est ça qu'ils font dans la vie, là, qu'ils font de la coupe chez les propriétaires, là. Donc, les deux vont s'arranger.

M. Bolduc : C'est clair. Mais dans le cas où le producteur, qui lui... Finalement, puis vous le dites bien dans votre texte, il y en a qui font des coupes de bois une fois aux 20 ans, là, O.K., ça fait qu'ils ne sont pas très familiers avec les conditions d'opération d'un cas à l'autre. Ça fait qu'eux, ils appellent leur syndicat généralement ou leur association, puis le travail est fait par des externes. Il n'y a pas vraiment ce qui se passe. Mais l'élément critique, quant à moi, c'est qu'il n'y a aucun contrôle du producteur sur tous les éléments du chargement de l'expédition, etc. Pourquoi on le rendrait responsable de quelque chose où il n'a pas d'expertise? Il n'est même pas au courant de ce qui se passe puis il ne connaît pas les règles du jeu?

Le Président (M. Iracà) : ...

M. Gagnon (Pierre-Maurice) : Le transporteur, il connaît les règles du jeu, lui, O.K.?

M. Bolduc : Lui, il les connaît, mais pas le producteur.

M. Gagnon (Pierre-Maurice) : Le producteur, il ne les connaît pas. Parce que là, regardez, pour les besoins de la salle, là, il a deux, trois types de propriétaires. Vous nous avez apporté l'exemple d'un qui envoie du bois aux cinq ans ou aux 10 ans. C'est sûr que, regarde, le bois, quand il est parti le matin, puis quand il a eu l'ordre du syndicat, souvent, il dit : Tu iras chez tel gars. Ça fait qu'il n'est peut-être bien même pas allé là ce matin-là, parce qu'il est arrivé, la barrière était fermée puis il avait tombé 10 pouces de neige durant la nuit. Ça fait que...

M. Bolduc : ...était barré.

M. Gagnon (Pierre-Maurice) : Il ne le sait jamais. Il ne le sait jamais. Même moi, qui est un propriétaire actif qui a plusieurs lots à bois, plusieurs boisés dans plusieurs places, dans la paroisse, je ne le sais même pas non plus, là. C'est sûr qu'un matin, si ça me le dit puis ça ne me dérange pas de me lever à deux heures puis d'aller pour un voyage, là... Mais s'il n'est pas capable de me rejoindre, je suis parti ailleurs, je ne le sais même pas. Pourtant, je suis un producteur

actif. Puis ce que je voulais dire... Mais ces gens-là, nos transporteurs, ils sont habitués à leur camion. Puis j'en ai un qui est arrivé chez nous l'autre jour. J'ai dit : Tu en mets bien, toi, là, là. Oui, mais il dit : Moi, je ne suis pas comme Serge, là. Il dit : Moi, mon camion, je peux mettre trois mètres cubes de plus. Ah! J'ai dit : O.K., il n'y a pas de problème. Ça m'avait inquiété, là. Mais eux autres, ils connaissent très, très bien... puis ils ne se trompent pas. Ça fait que c'est facile pour eux autres. Puis nous autres, pour le propriétaire, peu importe si c'est un petit, un grand, un gros propriétaire ou un moyen, ça ne se fait pas. Ça fait que c'est ce qu'on propose dans la loi. Et on rajoute quelque chose. Ça fait que, comme propriétaires, on ne se recevra pas la contravention. Je pense que c'est... Ça serait l'hiver puis ça pourrait... Je pense que légalement, on est capables d'inspirer quelque chose pour régler ce problème-là, moi, je trouve.

Le Président (M. Iracà) : Merci, M. le président. M. le député d'Abitibi-Est.

M. Bourgeois : On va aller un petit peu plus loin dans l'enjeu. Qu'est-ce qui, selon vous, fait... Parce que le transporteur, je présume qu'il est payé à la tonne métrique qu'il transporte. Donc, pour lui, il a tout avantage à emmener le voyage le plus pesant possible au moulin. Et, si c'est le cas, donc, vous n'avez pas de contrôle nécessairement, quand lui fait son chargement, à moins d'être présent, et est-ce qu'il y a d'autres acteurs qui peuvent l'inciter à en mettre plus pour faire en sorte... Parce qu'il y a l'autre élément, là, il y a, hein, le bois est sur le bord du chemin, puis il y a tant de voyages dedans, puis pour faire un voyage supplémentaire à moitié ou des choses comme ça, il y a... C'est quoi, la règle, comment vous fonctionnez de ce côté-là?

M. Côté (Marc-André) : C'est intéressant, vous êtes des députés très avisés, on dirait que c'est des propriétaires forestiers. En fait, le transporteur évidemment va tenter de maximiser son voyage, puis s'il reste un quart de voyage sur le bord du chemin, tu sais, c'est embêtant, là. Mais en même temps, nous, nos contrats, on dit : On te paie, on ne te paie pas de surcharge, là, tu sais, donc, il doit vraiment livrer... Il ne peut pas dépasser... Il n'aura pas un gain monétaire. Mais il peut arriver sur la limite, là, puis c'est là qu'ils se font attraper, là. Ça fait qu'ils ne veulent pas... Ils sont payés à la tonne, tu sais, c'est ça, là. Ça fait qu'ils essaient de maximiser.

Le Président (M. Iracà) : M. le député, 1 min 30 s.

M. Bourgeois : Oui, parfait. Et donc, dans la même logique, s'il reste un demi-voyage, lui, faire un demi-voyage, c'est une demi-paie?

M. Côté (Marc-André) : Ou il ne revient pas.

M. Bourgeois : Ou il ne revient pas, puis le bois reste dans...

M. Côté (Marc-André) : Non, ça ne sera pas une demi-paie, là.

Le Président (M. Iracà) : M. le président.

M. Gagnon (Pierre-Maurice) : En général, là, il reste des demi-voyages, puis des quarts de voyages. C'est vrai, ça, mais, en général, nos transporteurs, on en a 400 — c'est-u ça? Je me m'en rappelle plus comment qu'on en a.

M. Côté (Marc-André) : 400.

M. Gagnon (Pierre-Maurice) : 400 au Québec, là. Regarde, ils refont la job, puis après ça, ils font la «sweep», comme on appelle, ils vont aller le chercher. Ça fait que, regarde, il n'y a rien qui reste là, quand même, là.

M. Côté (Marc-André) : Mais pas nécessairement dans... Il va peut-être revenir une semaine plus tard...

M. Gagnon (Pierre-Maurice) : Oui, oui, oui, c'est ça. On ne sait pas quand est-ce qu'il va revenir, mais normalement, ils sont ramassés. L'organisation qui est le syndicat des producteurs de bois, dans chaque région, s'organise pour qu'il n'y ait rien qui reste sur le terrain. De temps en temps, il peut en rester, mais en tout cas, regarde... Ça fait qu'on a... Ce bout-là, on ne l'a pas, le contrôle. Puis l'autre organisation, il y a des organisations dans les 13 régions du Québec, elle ne l'a pas vraiment non plus. Parce que ça prendrait, là, regarde... Dans des bureaux où ils sont cinq, six, il faudrait ajouter deux, trois personnes qui sont toutes toujours là, là. Ça fait que ça viendrait, là, que les gens nous diraient, de l'industrie : Votre bois de la forêt privée, il revient vraiment trop cher, ça n'a plus de bons sens, là. Ça fait qu'il faut avoir quelque chose de logique. C'est ce qu'on est venu vous dire aujourd'hui.

Le Président (M. Iracà) : Merci beaucoup. Ceci met fin au bloc de la partie gouvernementale. Nous allons procéder à un bloc d'échanges avec l'opposition officielle. M. le député de René-Lévesque, la parole est à vous.

M. Ouellet : Merci beaucoup, M. le Président. À mon tour de vous saluer, messieurs. J'ai travaillé pendant six ans pour les opérations forestières d'AbitibiBowater dans le secteur de la Manic-5 et j'ai eu à superviser des flottes de transport. Alors, j'ai l'impression de revivre aujourd'hui une partie de ma jeunesse. La grosse différence, c'est que nous

étions en forêt publique, donc l'entrepreneur avait un contrat avec la compagnie en question et avait ses propres camions, ses propres chargeuses et il descendait ça en bas, utilisait la route 389, donc la route publique, et il y avait effectivement du contrôle routier pour s'assurer que les gens respectaient effectivement les charges et, dans certains cas, même il y avait du transport dans le temps du dégel, d'où l'importance de bien contrôler sa charge.

Première question : Est-ce qu'il y a une distinction dans votre demande à savoir si le bois vient d'un lot privé ou public?

M. Côté (Marc-André) : Nous, on n'a pas fait cette distinction-là, dans le sens qu'on ne représente pas les intérêts ou les opérations forestières sur terres publiques. Évidemment, c'est dur de différencier un camion qui se promènerait sur l'autoroute 20 avec des billots, s'il vient d'une forêt publique ou une forêt privée. La majorité des opérations dans le sud du Québec où est-ce qu'il y a le réseau routier, c'est des forêts privées. Mais, effectivement, il y a du bois de forêts publiques qui se promène également sur ces terres, sur le réseau plus du sud du Québec, là, en opposition aux chemins, aux grandes routes de chemins forestiers qu'il peut y avoir, là, au Lac-Saint-Jean, sur la Côte-Nord, en Abitibi, là, en Mauricie.

• *(20 heures)* •

M. Ouellet : Pourquoi je vous demande cette distinction-là, c'est que c'est facile d'identifier l'expéditeur, c'est facile de savoir qui l'a chargé, c'est facile de savoir qui l'a transporté, parce que le feuillet de masse suit l'ensemble de la transaction, se rend jusqu'à la balance et, après ça, les contrôleurs vont faire des contrôles à la balance. Ça fait qu'on a tout le cheminement critique du voyage de bois, donc c'est facile de trouver qui a été fautif là-dedans. Et, à l'époque, effectivement, les transporteurs essaient d'en mettre un petit peu plus, parce qu'ils sont payés au mètre cube descendu pour les mêmes frais d'essence et de chauffeurs à l'heure. Et de l'autre côté, la compagnie veut s'assurer d'une certaine sécurité aussi, donc s'assure que les gens respectent les normes en question.

Vous avez raison, c'est difficile de connaître le poids exact, notamment sur le chargement en forêt, tout dépendamment où est-ce qu'on se trouve, en pente ou sur le plat, les lectures des cadrans ou dans certains cas, même, les balounes demeurent difficiles. La température, le type de bois, le type d'essence font que ça peut varier grandement. Donc, je suis tout à fait à l'aise... Et je comprends bien que c'est difficile de connaître exactement le poids. Donc, il y a une zone de tolérance qui a toujours été, à mon humble avis, tolérée, pour ce qui est des contrôleurs, considérant à quelle période de l'année le bois se faisait charger.

Cela étant dit, je m'explique mal que ça fait 27 ans que vous en parlez et que, malheureusement, on n'arrive pas à une solution. Vous arrivez avec une disposition qui semble simpliste à la lecture, mais ça fait 27 ans qu'on n'est pas capables de trouver une solution qui... Puis je vous comprends, là. Dans le cas du chargement du lot privé, c'est souvent, comme vous l'expliquez, des camions autochargeurs. Donc, c'est le propriétaire, avec son camion autochargeur, qui va chercher le bois. Il me semble, c'est facile d'identifier un camion autochargeur d'un camion qui n'est pas autochargeur.

Donc, ma question. Est-ce que vous avez regardé l'opportunité, dans les dispositions, au lieu de marquer «le responsable du chargement», de faire une distinction sur le type de camion utilisé? Dans le cas d'un camion autochargeur, est-ce qu'à ce moment-là on ne pourrait pas inclure ça comme étant la disposition que serait, effectivement, à lui exclusivement l'infraction qui serait commise? Parce que, là, vous faites référence au responsable du chargement, mais, dans certains cas, il y a peut-être encore une zone grise. Mais, si on identifiait dans le cas du chargement, dans le cas d'un camion autochargeur, l'infraction sera exclusivement envoyée au propriétaire du camion en question.

M. Gagnon (Pierre-Maurice) : Je comprends très bien, mais il faut que vous compreniez très, très, très bien la situation. C'est que, si on met seulement... Parce que le camion autochargeur, là, dans des régions surtout comme l'Abitibi, le Saguenay ─ Lac-Saint-Jean et la Côte-Nord... le Saguenay ─ Lac-Saint-Jean, surtout l'Abitibi, il y a des producteurs, de plus grands propriétaires, qui font quand même de bonnes coupes de bois, des fois des 1 000 mètres cubes, puis 1 500, 2 000 mètres cubes, puis que ce n'est pas des camions autochargeurs, hein? C'est un chargeur puis après ça il y a trois, quatre camions qui font la... Ça fait que ça varie tellement. Puis, des fois, même, le propriétaire ne le sait pas, là, tu sais? Ça n'a pas fini, puis là, là-bas, au syndicat, il appelle dans la région : Bien, regarde, toi, tu vas arrêter de transporter là, on va t'envoyer ailleurs, puis là c'est un autochargeur. Ça fait que chez le même propriétaire de 1 000 mètres cubes, il y a peut-être bien deux sortes de camions qui vont aller là. Ça fait que ce n'est pas... On ne peut pas... Sur la forêt privée, là, regarde, c'est tout ou rien. Il faudrait l'appliquer. Puis votre question... Si ça cause des problèmes sur la forêt publique, je n'aurais pas de problème non plus à ça, mais c'est parce qu'on n'a pas eu le mandat de défendre leur point de vue.

M. Ouellet : C'est parce que je comprends que vous me dites : Imaginez la place du contrôleur... Quand vous dites tout à l'heure : C'est un camion autochargeur, ça devient évident que le propriétaire l'a chargé lui-même. Bien là, vous apportez la nuance que, dans certains parterres de coupe dans la forêt privée, il y a beaucoup de mètres cubes à transporter, et, à ce moment-là, ça peut être un autre entrepreneur ou un autre opérateur que le chauffeur en question qui a chargé. Alors, à ce moment-là, ça serait lui qui aurait cette facture-là aussi.

M. Gagnon (Pierre-Maurice) : Oui. Et, sur le même chantier, au syndicat des producteurs de bois, mettons, de la région de l'Abitibi, ils peuvent arriver puis dire : Regarde, là, il va y avoir trois camions avec un transporteur, puis le chantier est gros, on va envoyer deux autochargeurs. Ça fait qu'il peut y avoir deux, trois, quatre camions sur le même site qui vont transporter parce qu'ils ont dit : Ça presse, c'est le printemps, puis là, bien, ça, il faut fermer ça, c'est des chemins d'hiver. Ça fait que moi, je pense que...

M. Côté (Marc-André) : Puis, mettons, le transporteur, là, attrape la contravention puis il dit : Ce n'est pas moi qui ai chargé, là, c'est mon autochargeur... ce n'est pas mon autochargeur, c'est mon chargeur mobile, ces gens-là, là, se rencontrent perpétuellement, ils travaillent ensemble tout le temps. Tu sais, il va le recroiser deux semaines plus tard. Ils vont pouvoir se parler. Il va dire : Tu m'as trop chargé, j'ai pris 1 000 $ de contravention. Tandis que le propriétaire, lui, ou le syndicat qui envoie, là, je veux dire, lui, c'est comme un «one-shot deal», tu sais. Il va vendre du bois ce coup-là puis il va peut-être être 20 ans sans revendre du bois, ou 10 ans, ou 15 ans.

Ça fait que c'est ça, la distinction, là. Le groupe d'entrepreneurs, chargeurs, camionneurs, eux se croisent. Tu sais, on va dans une région, il va y en avoir 10, 15, de ces groupes-là. Ils se croisent, ils travaillent ensemble. C'est ça, leur métier. Ils savent exactement quand ils sont sur la limite de la charge. Ils connaissent les tolérances des contrôleurs routiers. Ils connaissent où sont les contrôleurs routiers, tu sais, puis ça fait que, donc, ces gens-là sont familiers avec ces normes-là. Puis on a un autre groupe qui est absent ou pas familier des normes. C'est là qu'on dit : Il y a comme quelque chose qui cloche. Nous, dans notre proposition, on ne touche pas aux normes de charges. On dit : Ça n'a rien à voir avec les normes de charges. Les normes de charges, c'est vous qui les statuez, le ministère des Transports. Puis on a essayé d'arriver avec une proposition qui n'a, à notre avis, aucun impact sur les autres secteurs d'activité, puis qui corrige cette anomalie-là, puis qui donne la latitude aux contrôleurs routiers. Ce n'est pas des gens fous. Ils connaissent bien leur territoire. Ils connaissent bien les camionneurs. Ça fait que c'est ça, c'est pour ça qu'on espère avoir votre sympathie à notre cause, parce qu'on pense que c'est vraiment le dossier le plus simple que vous allez avoir en commission parlementaire sur ce projet de loi là.

Le Président (M. Iracà) : M. le député.

M. Ouellet : Des fois, quand c'est simple, c'est compliqué.

M. Côté (Marc-André) : ...27 ans qu'on voit ça, là.

M. Ouellet : C'est parce que vous faisiez référence tout à l'heure que ce serait facile pour un contrôleur de savoir que l'expéditeur... pas l'expéditeur, mais le transporteur a chargé son bois. Mais vous faites une nuance. Vous nous apportez la nuance en disant : Aux fins de transport, l'expéditeur ou le responsable du chargement... Donc, le contrôleur aura à poser un jugement sur le voyage en question parce que, là, c'est le responsable du chargement ou c'est l'expéditeur que je dois...

M. Côté (Marc-André) : À ce moment-là... Puis je ne veux pas vous interrompre dans votre question, là.

M. Ouellet : Non, non, non. Allez-y, allez-y.

M. Côté (Marc-André) : À ce moment-là, moi, je pense que le ministère du Transport pourra émettre — ou la SAAQ, en tout cas, une des deux constituantes — une directive administrative aux contrôleurs routiers disant : Voici comment vous allez appliquer cet article-là. Actuellement, il n'y a pas d'ambiguïté, là, c'est aux deux. Ils sont coresponsables. Puis il y a moyen de... Et je peux vous donner un exemple. Le même article dit qu'il faut que le bon de transport soit signé par l'expéditeur.

M. Ouellet : Et on a aussi, excusez-moi, sur le bon de transport, le nom de la personne qui a fait le chargement. À moins que ça ait changé, là, l'opérateur de la chargeuse signe effectivement son nom comme de quoi qu'il a effectué le chargement. On a déjà une indication qu'il l'a chargé. Alors, si ce n'est pas le même nom que le propriétaire, on s'entend que c'est deux personnes distinctes, là.

M. Côté (Marc-André) : C'est deux personnes distinctes. Mais le propriétaire, tu sais, qui serait censé signer également, il est l'expéditeur, là, il ne le signe pas. Dans le fond, il ne respecte pas le 517.2. Les discussions qu'on a eues avec le ministère des Transports voilà deux ans nous ont... On en est venus à une espèce de compromis disant : Bien, on va émettre une directive aux contrôleurs routiers pour que le transporteur puisse lui-même signer le bon de transport, parce qu'on disait : Mettons, le transporteur arrive à minuit, là, puis le propriétaire reste à 100 kilomètres plus loin... Donc, c'est possible, mais il faut qu'il y ait la latitude à l'intérieur de la loi. On essaie de créer cette latitude-là pour que le ministère, après ça, puisse, par règle administrative, bien l'appliquer.

Le Président (M. Iracà) : Merci. Alors, ceci met fin au bloc d'échange avec l'opposition officielle. Nous procéderons au dernier bloc d'échange avec le député de Deux-Montagnes. La parole est à vous.

M. Charette : Merci, M. le Président. Messieurs, merci d'être avec nous ce soir. Le ministre a lu dans mon jeu. C'est une réalité qui m'est complètement étrangère. Je le dis d'entrée de jeu. En fait, je suis dans une circonscription, dans une région où cette réalité n'est pas du tout, du tout présente.

Mais je suis mystifié par rapport à la problématique, un petit peu comme mon collègue de René-Lévesque, et aussi en témoignent les questions, là, des collègues gouvernementaux. Je comprends que c'est un héritage. Je comprends que ça fait plusieurs années que vous êtes indisposés par la situation. Là, vous avez dit qu'il y a deux ans ou à peu près il y a eu une entente tacite comme quoi il allait y avoir une directive de donnée aux contrôleurs routiers. Est-ce que cette directive-là,

vous avez le sentiment qu'elle a été donnée? Est-ce que vous avez le sentiment que les contrôleurs routiers sont au fait, là, de ces précisions-là?

M. Côté (Marc-André) : Je n'ai pas de raison de croire le contraire, là. En fait, nous, quand les ministères nous disent qu'ils procèdent à l'émission d'une directive, on les croit, là.

M. Charette : Non, mais je veux dire par là... Est-ce que vous avez senti un changement par la suite? Est-ce que les contraventions sont signifiées de la même façon? Est-ce qu'il y a eu...

M. Côté (Marc-André) : C'est comme un autre type de contravention qui pourrait apparaître, là, celle où est-ce que le bon de transport n'est pas signé par tous les gens qui doivent le signer, là. Mais moi, je pense que c'est un pas positif. Puis je croyais qu'on en viendrait à régler tout rapidement, là, l'ensemble du dossier.

M. Charette : Et est-ce que vous avez encore des communications? Parce que, dans les faits, on comprend le contexte, l'étude d'un projet de loi sur la sécurité routière avec un certain nombre d'articles. Je comprends votre situation. Mais je ne suis pas encore tout à fait certain où pareille situation pourrait se retrouver dans le projet de loi qui est à l'étude actuellement. Est-ce que vous avez d'autres canaux de communication avec le ministère? Est-ce qu'il y a possibilité de faire valoir de nouveau... en souhaitant des suivis peut-être plus serrés à l'avenir?

• *(20 h 10)* •

M. Côté (Marc-André) : Bien, si on se présente devant le pouvoir législatif, c'est qu'on pense que le pouvoir exécutif n'a pas répondu à notre attente qui a été maintes fois exprimée. On pense que c'est le bon moment. Le Code de sécurité routière n'est pas ouvert à tous les ans. Là, il est ouvert. Si c'est rouvert dans cinq ans, dans le fond, notre dossier est reprécipité dans cinq ans. Voilà.

M. Charette : Et peut-être une question à mon collègue qui est responsable en titre du dossier. Est-ce qu'on peut s'attendre à une communication? Sans présumer de la suite, est-ce qu'on peut espérer des communications avec l'association en question pour tenter peut-être de trouver une solution après 27 ans? Et, mon collègue de René-Lévesque le disait, ça ne peut pas être si simple que ça. J'imagine qu'il y a un raisonnement du côté du ministère aussi, mais je ne le connais pas, ce raisonnement-là. Mais, je ne sais pas, est-ce qu'on peut inviter au dialogue? Est-ce qu'on peut jouer les intermédiaires? Je peux servir de médiateur si vous le souhaitez. Mais peut-être voir ce que le ministère pourrait proposer comme communication, et, s'il y a un non catégorique, bien, qu'il soit justifié, et peut-être qu'il est objectivé, ce non-là. Mais moi, je vous le dis d'emblée, ce n'est pas une réalité que je maîtrise.

Le Président (M. Iracà) : Dossier à suivre.

M. Charette : Effectivement. Mais je ne sais pas si mon collègue souhaitait répondre.

Le Président (M. Iracà) : Ça me prend le consentement parce qu'habituellement c'est des blocs d'échange vraiment fermés.

M. Fortin (Pontiac) : La fédération va sûrement consentir, M. le Président.

Le Président (M. Iracà) : Alors, si j'ai le consentement, ça va?

M. Gagnon (Pierre-Maurice) : Oui, oui.

Le Président (M. Iracà) : Alors, je comprends qu'il y avait une question dirigée vers le ministre.

M. Fortin (Pontiac) : Oui, oui. Puis je suis certain que le député le fait de bon coeur et que c'est une pratique bien particulière pour répondre à une préoccupation bien particulière, n'est-ce pas, M. le député?

Mais, en fait, je pense qu'on a un petit peu de temps devant nous, d'ici à l'étude article par article du dossier, qui va justement nous permettre de continuer de dialoguer avec les gens de la fédération. Là, honnêtement, le député de René-Lévesque fait des bons points par rapport à la complexité du dossier. Ce n'est peut-être pas aussi simple qu'on peut le penser, là, mais je pense qu'il y a tout lieu de continuer à discuter comme on s'y attendrait.

Le Président (M. Iracà) : Il vous reste deux minutes, M. le député de Deux-Montagnes.

M. Charette : Je suis ravi de la réponse du ministre. Et on pourra faire le suivi en cours d'étude du projet de loi.

Le Président (M. Iracà) : Alors, ça va? Ceci termine le bloc d'échange. Vous aviez terminé, M. le député de Deux-Montagnes?

M. Charette : Tout à fait.

Le Président (M. Iracà) : Alors, merci beaucoup d'avoir participé aux travaux de la commission. C'est très important pour nous. Merci.

Je suspends les travaux quelques instants pour permettre au deuxième groupe de s'installer.

(Suspension de la séance à 20 h 12)

(Reprise à 20 h 15)

Le Président (M. Iracà) : À l'ordre, s'il vous plaît! Nous continuons nos travaux avec le dernier groupe ce soir, l'Union des producteurs agricoles. Je vous souhaite la bienvenue. Bienvenue chez vous. Je vous demande de bien vouloir vous présenter ainsi que les personnes qui vous accompagnent. Je vous rappelle que vous disposez de 10 minutes pour votre exposé. Par la suite, vous connaissez la procédure, nous allons commencer avec des blocs d'échange avec la partie gouvernementale et l'opposition. Alors, sans plus tarder, messieurs, la parole est à vous.

L'Union des producteurs agricoles (UPA)

M. Caron (Martin) : Merci. Merci bien, M. le ministre. Tout d'abord, je me présente, Martin Caron. Je suis producteur laitier et céréalier à Louiseville, en Mauricie. Je suis premier vice-président à l'Union des producteurs agricoles. Et je suis accompagné de Daniel Bernier, qui s'occupe du dossier au niveau du transport, entre autres, au niveau de la direction et recherche économique des politiques agricoles à l'UPA.

Sans plus tarder, dans notre document, on va y aller avec une petite introduction et on a six demandes bien spécifiques. Je vais y aller quand même assez rapidement pour pouvoir avoir la chance de poser des questions plus précisément.

Tout d'abord, l'UPA a pris connaissance du projet de loi n° 165, la Loi modifiant le Code de la sécurité routière et d'autres dispositions. Ce projet, qui a essentiellement pour but de réduire les risques d'accidents sur toutes les routes du Québec, est bien reçu. Il prévoit des mesures visant à favoriser le partage de la route. Toutefois, nous constatons qu'aucune mesure n'est spécifiquement prévue afin de favoriser la cohabitation des usages de la route du milieu rural. Cet enjeu avait pourtant été soulevé dans plusieurs régions du Québec lors de consultations publiques en 2017. D'ailleurs, on vous a mis, par rapport à notre mémoire, une résolution aussi qu'on a à pratiquement chaque année au niveau de notre congrès puis on va en faire suite un petit peu.

Naturellement, il y a des enjeux qui nous préoccupent de plus en plus, les producteurs, celui de partager les routes en milieu rural. La grande complexité du cadre normatif régissant la circulation de la machinerie et remorques agricoles sur les réseaux routiers... qui constitue un obstacle significatif à la bonne compréhension des règles ainsi qu'à leur respect. L'UPA réclame depuis plusieurs années déjà une simplification et une révision de certaines normes en vigueur en matière de circulation de machines et remorques agricoles.

Juste pour vous expliquer, en tant que producteur agricole, avant de penser au côté sécurité, il faut bien connaître les règlements, présentement, et les applications. Et c'est pour ça qu'on vous amène les deux premiers points, entre autres, des choses peut-être à réviser pour que ça soit plus facile et pour que les producteurs, ensuite de ça, passent beaucoup plus de temps sur le côté sécurité au niveau des machines agricoles et par rapport au partage du réseau routier avec tous les autres usagers.

Dans un premier temps, on parle du cadre normatif régissant la circulation des machineries et remorques. Bien, le Code de sécurité routière, les lois connexes et les règlements encadrant la circulation des véhicules sont particulièrement complexes. De plus, les dispositions visant les machines et remorques agricoles sont dispersées dans plusieurs règlements. C'est dans ce contexte que l'UPA réclame depuis plusieurs années une simplification des règles. Un regroupement de l'ensemble des dispositions visant les machines et les remorques agricoles dans un seul règlement faciliterait, par exemple, l'appropriation des normes par la clientèle visée. Nous persistons à croire qu'on se trompe en tant que d'assujettir des machineries et remorques agricoles aux règlements régissant la circulation de l'ensemble des véhicules.

Donc, dans notre première demande, c'est qu'on demande au ministère du Transport et à la SAAQ de procéder à une simplification des normes qui encadrent la circulation des machines et des remorques agricoles et de les rassembler dans un règlement distinct, spécifique au secteur agricole.

Un autre point qu'on veut vous ramener, sur la révision de certaines normes en vigueur en matière de circulation de machines et remorques agricoles, la complexité des normes... Nous déplorons aussi la désétuitude de certaines d'entre elles, le Règlement des normes de charge et de dimensions applicables aux véhicules, entre autres. Et vous savez qu'on a un règlement par rapport à la largeur, qui est de 2,6 mètres.

Juste pour vous expliquer, dans ce règlement-là, présentement, on a des équipements qui excèdent juste un petit peu le 2,6 mètres. L'exemple qu'on vous donne ici, c'est une boîte fourragère qui excède juste un petit peu. Mais les travaux présentement, côté agricole, on est, entre guillemets, illégal avec ça. Il n'y a rien qui est projeté au niveau de la loi. Et c'est pour ça qu'on vous dit qu'il faut rapidement régler cette problématique-là parce que ça peut mettre à risque les producteurs agricoles, entre autres.

• *(20 h 20)* •

Il y a l'autre élément aussi, par rapport aux épandeurs au niveau du lisier. C'est la même chose par rapport à ces normes-là. Présentement, on se promène avec des épandeurs à lisier à moitié de leur capacité. C'est le côté réglementaire. Par contre, on ne prend pas en considération nécessairement le côté directionnel et les pneus de basse pression. Ça aussi,

on se dit qu'il faut vraiment corriger le tir par rapport à ça. Il y a de la nouvelle technologie et il faut continuer dans ce sens-là.

Et la demande 2 qu'on mentionne, c'est que le chantier de révision des normes encadrant la circulation des machines et les remorques agricoles soit lancé en 2018 afin que celles-ci soient mieux adaptées à la réalité agricole aujourd'hui. Je vous dirai qu'on a une table de concertation avec la SAAQ, le ministère des Transports, les contrôleurs routiers. C'est quelque chose qu'on a demandé. Et je pense que tout le monde est d'accord, au niveau du partenariat, de dire : Il faut faire quelque chose avec ça, mais il faut mettre ça en priorité, et aussi d'accompagner les ressources financières et les ressources humaines aussi pour avoir droit à ça.

Le partage des responsabilités en matière de surcharge, eh bien, la fédération du bois, je pense qu'elle l'a bien expliqué. C'est juste pour vous dire... dans ce point-là de notre demande, c'est se référer avec la demande des producteurs forestiers, qu'est-ce qu'ils vous ont expliqué. Ça fait que je ne passerai pas plus de temps... Je pense qu'ils ont bien fait ça.

Le partage de la route en milieu rural. Bien, on compte de moins en moins d'agriculteurs pour nourrir la population en constante progression. La machinerie aujourd'hui... indissociable de l'agriculture moderne en contribuant grandement à l'accroissement de la productivité. Les néoruraux se sont notamment établis à la campagne tout en conservant leurs occupations professionnelles en ville. Le tourisme rural est également en plein essor et amène son lot de visiteurs qui sillonnent les routes et recherchent des paysages champêtres, on peut rajouter au niveau des cyclistes aussi. Les machines agricoles qui circulent à basse vitesse sont parfois perçues comme des entraves à la liberté de circulation des automobilistes. Les producteurs agricoles sont nombreux à rapporter le comportement téméraire et irrespectueux ainsi que les manoeuvres de dépassement risquées pouvant mettre en péril la sécurité des personnes.

Dans un autre point, c'est que, depuis une dizaine d'années, l'UPA reçoit périodiquement des résolutions réclamant l'intervention des autorités afin de tenter de réduire les risques, notamment par la diffusion de campagnes de sensibilisation pour le partage de la route. On parle entre autres de ce règlement qui a été bien accueilli par les producteurs agricoles. Quand on parle du règlement de 2,6 mètres au niveau de la largeur, ça a été bien accueilli, ça a été expliqué, et on a mis ça en branle. Les producteurs ont contribué avec de la formation là-dessus. Donc, la demande du point 4, c'est de développer et de diffuser, à partir de différents médias et campagnes provinciales... de sensibiliser à la cohabitation des usages et à la sécurité routière en milieu agricole.

Le point 6, initiatives de producteurs agricoles en faveur de la sécurité routière. Dans votre document, qu'est-ce qu'on vous présente là, c'est juste pour vous dire que plusieurs fédérations régionales et syndicats locaux ont fait des panneaux de signalisation afin d'aviser de la présence des véhicules agricoles. Vous en avez un exemple là-dessus. Je vais passer tout de suite sur l'autre côté. Ces panneaux sont installés temporairement sur l'accotement de la route. Naturellement, c'est durant les périodes intensives des travaux.

Cette initiale régionale, organisée par les producteurs agricoles, pose toutefois quelques problèmes. En principe, il est interdit d'installer tout type d'affichage au bord des routes. Seules les autorités compétentes peuvent le faire. La multiplication aussi des initiatives régionales peut conduire à l'apparition d'une diversité des affichages et peut amener aussi une confusion par rapport à ça. Notre cinquième demande, c'est que le ministère des Transports autorise cette pratique, qu'il détermine les conditions à respecter et qu'il établisse un standard en matière d'affichage et dans l'intérêt de l'ensemble des usages de la route.

Attention, je tourne à gauche! La Fédération de l'UPA de Chaudière-Appalaches offre aux producteurs agricoles des panneaux de sécurité routière afin de prévenir les accidents pouvant se produire lors d'un virage à gauche d'un tracteur de ferme. Naturellement, il est permis de dépasser sur une ligne double jaune un tracteur de ferme muni d'un triangle de marche lente. Certains automobilistes le font parfois en ne considérant pas la possibilité qu'il pourrait y avoir un virage à gauche, entre autres. Vous voyez, dans la page 11, entre autres, on vous démontre une application d'un autre panneau qui peut être mis, qui est amovible, naturellement. Mais il faut bien prendre en considération que cela ne remplace par le triangle jaune qu'on a sur nos tracteurs.

Donc, une vidéo aussi consacrée à la sécurité routière en milieu agricole a été réalisée à l'initiative de la Fédération de l'UPA Chaudière-Appalaches, avec la collaboration et la participation financière de l'UPA. Il est possible de la voir sur YouTube. Cette vidéo-là a été faite par rapport... entre autres, pour servir au niveau des écoles de conduite, pour bien expliquer la problématique qu'un producteur a quand il doit virer à gauche. La visibilité n'est pas très grande, mais il y a tout le temps une possibilité... Donc, la demande 6, c'est d'obliger les écoles de conduite à inclure à leur contenu de formation des renseignements sur la manière de se comporter en présence de véhicules agricoles. Et là on parle actuellement de la signalisation par rapport au triangle jaune.

Moi, je vous dirais, en conclusion, à la place de faire la lecture... Je pense, vous l'avez là, on ramène tous les points. Mais qu'est-ce qui est important que je remette en avant-plan, c'est de dire que cette table-là de concertation, on a voulu mettre des priorités là, et je pense que ça va être important de la soutenir. Puis je reviens encore sur la soutenir au niveau des ressources humaines et des ressources financières aussi pour qu'on puisse s'adapter rapidement à la réalité terrain. Merci.

Le Président (M. Iracà) : Merci, M. Caron. Vous êtes dans les temps. Alors, nous allons procéder avec les blocs d'échange en commençant par la partie gouvernementale. M. le ministre, la parole est à vous.

M. Fortin (Pontiac) : Merci, M. le Président. Bonjour. Bonjour, messieurs. Merci d'être avec nous. Merci de votre présentation. Encore là, je pense que vous êtes bien tombés vous autres aussi. Vous avez autour de la table plusieurs députés qui représentent des régions agricoles, cette fois-ci, peut-être, sauf le député d'Ungava, qui, je ne crois pas, de connaissance, a énormément d'agriculture dans son comté. Peut-être que vous allez me corriger. Peut-être que vous connaissez plusieurs producteurs dans le coin.

Mais, en tout cas, vous avez des initiatives intéressantes et des propositions intéressantes. Je vais essayer de les prendre une à la fois. Je ne me rendrai peut-être pas jusqu'à l'entièreté de vos propositions, mais, d'abord, moi, je veux... Moi, je suis député en région agricole et je veux vous féliciter pour vos pancartes. Honnêtement, je trouve que vous répondez à un besoin avec ça. Mais en même temps j'ai comme une petite préoccupation. Bouche-toi donc les oreilles deux secondes, Jérôme. Les gens du ministère, ils vous causent-u des problèmes quand vous mettez ça sur le bord des routes provinciales? Ils disent-u que c'est correct que ça soit installé? Est-ce que vous avez des ententes avec eux? Est-ce que ça va bien? Est-ce que c'est un problème?

M. Caron (Martin) : Bien, présentement, qu'est-ce qu'on a dit, il y a des endroits qu'il y a une tolérance, et, à d'autres endroits, bien, les panneaux sont confisqués, entre autres.

M. Fortin (Pontiac) : Par la municipalité, par le ministère ou par les deux?

M. Caron (Martin) : Par le ministère, présentement, qu'on entend.

M. Fortin (Pontiac) : Les municipalités, ça va bien?

M. Caron (Martin) : Les municipalités, on n'a pas eu d'écho présentement qu'il y avait une problématique. Mais, je vous dirais, c'est que, dans le côté légal, qu'est-ce qui est très dangereux, c'est que, si on est illégal... Et là, présentement, on a lancé un mémo à toutes nos fédérations et nos syndicats locaux pour dire : Faites attention, il arrive un accident avec ce panneau-là, qui qui va être responsable si on n'est pas réglementaire? C'est pour ça qu'on intervient aujourd'hui puis on se dit : Voyons donc, on a fait ça, ça permet de réduire... Puis on est en prévention. Il faudrait peut-être juste corriger le tir avec le ministère, comment qu'on peut mettre ça légal, et donner un encadrement ou des paramètres, entre autres, comment qu'on peut l'utiliser. Je sais, de laisser ça tout le temps, ce n'est pas correct, mais il faudrait avoir un petit peu un cadre ou une méthodologie, entre autres, qu'on pourrait utiliser.

M. Fortin (Pontiac) : Non, non, non! Mais ce que vous dites, c'est que ça remplit un besoin jusqu'à ce qu'on mette une réglementation claire autour de ça, de comment ça doit être fait et de quand ça doit être affiché. C'est à peu près ça si je comprends bien?

M. Caron (Martin) : Oui, puis c'est le côté légal, M. le ministre, parce que, si, moi, il arrive un accident, si j'en pose un chez nous, puis il y a un motocycliste qui rentre dedans puis qui se blesse...

M. Fortin (Pontiac) : Absolument. Non, non, c'est sûr.

M. Caron (Martin) : ...c'est moi qui vais être tenu responsable : Pourquoi tu as mis le panneau là si ce n'est pas légal? Il y a peut-être cette portion-là qu'on veut s'assurer... En voulant faire un bon geste pour sécuriser, on ne veut pas créer une problématique non plus.

M. Fortin (Pontiac) : Avez-vous amorcé des discussions au niveau, disons, de la pérennisation de pratiques comme ça? Avez-vous amorcé réellement des discussions de fond avec le ministère? Là, vous le mettez là-dedans comme proposition. Moi, je vous avoue que ça fait trois mois que je suis en poste, c'est la première fois que j'en entends parler. Mais est-ce que c'est quelque chose que vous...

M. Caron (Martin) : Moi, je vous dirais, à la table qu'on est, la table de liaison qu'on a avec le ministère des Transports, puis la SAAQ, puis au niveau contrôleurs routiers, ça fait longtemps qu'on en parle. Moi, je peux comprendre les professionnels qui sont là aussi. Ça prend, au niveau de l'aspect ressources financières puis ressources humaines... pour être là dans le dossier puis de nous accompagner. J'ai compris aussi, M. le ministre, que, quand ce n'est pas nécessairement une priorité parce qu'il n'y a pas assez d'accidents... Bien, dans notre mémoire, on vous le mentionne, M. le ministre, quand on vous dit : C'est dur à évaluer parce que, des fois, il arrive des incidents ou des accidents, puis, peut-être, la personne de la SQ n'a pas fait un rapport nécessairement précis puis qu'il n'est pas monté en haut. Mais, de plus en plus, nous, on est au courant d'accidents comme ça, et c'est pour ça qu'il faut intervenir. Puis on va tout le temps être présents, au niveau de l'Union des producteurs agricoles. Imaginez-vous, en tant que producteur, il arrive un accident, il y a un blessé ou il y a un mort, moi, je ne veux pas vivre ça.

M. Fortin (Pontiac) : Absolument. O.K. Je passe à l'enjeu de la Fédération des producteurs forestiers. Dans le fond, ce que je comprends de votre mémoire, c'est que vous êtes d'accord avec l'entièreté de leur proposition puis que, telle quelle, elle est correcte?

M. Caron (Martin) : Exactement, oui.

• *(20 h 30)* •

M. Fortin (Pontiac) : O.K. C'est beau. Je passe à d'autres choses, le point 3, révision de certaines normes en vigueur en matière de circulation des machines et remorques agricoles. Donc, dans le fond, là, si je vous comprends bien, puis c'est bien dur de s'opposer à ça, tout ce que vous voulez, c'est une simplification puis une modernisation. Essentiellement,

vous dites, à la lecture de ça, là, il y a toutes sortes de règlements un petit peu partout au ministère ou au gouvernement, vous aimeriez ça ramener ça à une place tout en tenant compte effectivement, là, que le règlement est désuet, donc il y a place à la modernisation. Et là vous nous citez quelques exemples, mais sans nécessairement avoir l'entièreté des problématiques que vos membres... auxquelles ils font face.

Donc, dans le fond, ce que vous nous dites, c'est que ce n'est pas nécessairement à travers le Code de la sécurité routière, parce que vous nous parlez de réglementation. Donc, ce que vous me dites, c'est que, dans un règlement peut-être, il y aurait lieu de simplifier tout ça. Je comprends que le ministère vous a déjà approché pour faire une table de travail, si on veut, là, pour l'entièreté de cette réglementation-là pour... je crois, avec un échéancier de 24 mois. Moi, je vous avoue et en discutant avec le sous-ministre adjoint, je trouve ça un peu long, 24 mois.

Est-ce que ce serait correct, d'après vous, d'entreprendre ce chantier-là conjointement avec le ministère, l'UPA, pour faire justement ramener ça à peut-être 12 mois pour être capable d'avoir un échéancier plus rapide? Parce que 24 mois, ça m'apparaît plutôt long, là.

M. Caron (Martin) : Écoutez, M. le ministre, pour moi, c'est une bonne nouvelle. Si on est capable rapidement... puis je pense que Daniel est là pour contribuer un peu à cette table-là, entre autres, puis on est tout le temps de bonne foi là-dessus, puis on se dit : Le plus rapidement qu'on est capable d'amener... puis c'est un chantier qu'on a développé présentement, mais c'est de s'assurer de livrer la marchandise puis que tout le monde soit en règle là-dessus, là. Je pense que vous allez avoir notre appui là-dedans puis nos personnes-ressources qui vont travailler pour focusser, avoir un objectif là-dedans, là.

M. Fortin (Pontiac) : O.K. Bon, bien, c'est parfait, nous autres, on va travailler pour en arriver à quelque chose comme ça, mettre les ressources nécessaires, là, pour arriver à, justement, là, une table de travail avec un échantillon un petit peu plus rapide. Moi, c'est tout, M. le Président. Je pense que justement le député de Mégantic a des questions pour le groupe.

Le Président (M. Iracà) : Très bien. Alors, je vais céder la parole au député de Mégantic.

M. Bolduc : Merci, M. le Président. Bonsoir, messieurs. Il me fait plaisir de vous avoir ici ce soir. Je suis entièrement d'accord, moi aussi. Je trouve que tout ça, là, c'est le bon sens.

Là, où j'ai une couple de pépins, c'est... vous avez parlé un peu des fosses à fumier, en fait, des transports de lisier, puis vous savez comme moi que, souvent, ces transports-là font qu'on ne voit pas les lumières d'identification en arrière, on ne sait plus trop. Puis quand le tracteur se déplace, franchement, des fois, c'est difficile d'identifier où est-ce qu'il s'en va puis qu'est-ce qu'il va faire. Souvent, on peut les suivre à la trace, là, mais ce n'est pas toujours évident. Des fois, ils font un premier voyage, ça fait qu'on n'a pas d'évidence où est-ce qu'ils s'en vont.

Pour moi, il y a une déficience qui n'est pas au niveau du producteur agricole, mais au niveau de l'équipement. Si, sur le tracteur, là, on pouvait avoir des lumières orange puis les flashers en haut, on les verrait parce que, quand ils sont en arrière, là, étant donné que le fumier a couvert à peu près tout ce qu'il y avait de surface disponible, on ne peut pas identifier. Il y a aussi la question des moissonneuses-batteuses, hein, parce que là vous vous ramassez avec des équipements hyper larges qui se promènent sur la route, souvent sur des courtes distances pour passer d'un producteur à l'autre, mais le temps qu'il est dans le chemin, il est là, là, puis souvent le trafic routier n'est pas ou préparé ou conscient de ce à quoi ils font face.

Ça fait que moi, je dis : Oui, c'est beau tout ça, là, mais je ne sais pas si on pourrait regarder... je ne sais pas si les producteurs ou si... comment on s'arrangerait avec Case, John Deere, etc., dire : Bien, écoutez, on a une déficience à ce chapitre-là. Je le reconnais, je le vois à tous les jours, mais ce n'est pas l'agriculteur qui est en défaut. Il travaille... il compose avec les équipements, dont il dispose, mais il y a une déficience technique qui fait que les gens, des fois, ils ne peuvent pas vraiment identifier ce que le producteur agricole est en train de préparer comme manoeuvre. Comprenez ce que je dis, là, puis, selon moi, à l'intérieur du travail que vous vous préparez à faire, il y aurait peut-être cet aspect technique là sur lequel on pourrait travailler.

J'aimerais ça vous entendre là-dessus, parce que moi, je le vois... comme je vous dis, on les voit, les équipements, on voit aussi les transports de lisier avec les gros pneus à haute pression... à basse pression puis, des fois, on se demande quelle largeur ils ont exactement, là, puis tout ça, c'est compliqué. Donnez-moi votre impression sur... je pense qu'il faudrait regarder l'aspect technique du travail.

M. Caron (Martin) : Bien, moi, je pense, c'est un bon point que vous amenez, puis ça m'amène sur deux éléments. Le premier élément, c'est que, tout d'abord, juste pour vous mentionner qu'au niveau de nos régions — partout au Québec, on a 12 régions administratives, nous, l'UPA. On a un préventionnisme dans chacune de nos fédérations régionales. Ça, c'est un premier item.

Le deuxième item, c'est que bien souvent on commence à faire des formations au niveau des producteurs agricoles, que ça soit des formations physiques, on se déplace, des producteurs qui sont là, et, dans ces temps-là, bien, on invite ceux qui vendent de l'équipement, tout ça, à être sur le terrain puis à expliquer aux producteurs, puis à voir les options aussi. Dans la même veine, au niveau de la formation, je vous dirai que nous, on regarde de plus en plus, parce qu'on utilise le webinaire pour donner des formations, entre autres. Et avec les personnes qui sont là au niveau des régions, on veut développer une formation au niveau de cet aspect-là, mais naturellement, comme je vous dis, il faut baliser les choses, mais, après ça, on veut le mettre en application.

La dernière fois qu'on a amené la règle du 6,2 puis qu'il fallait avoir les lumières puis les collants, on a fait des formations directement sur le terrain avec ces personnes-là, entre autres. Moi, je me dis, un coup qu'on va avoir modifié les règlements, tout ça, il faudrait avoir un plan de communication et d'intégration sur ces normes-là puis aller au-delà de ça, un petit peu plus loin. Ça, je trouve ça important, qu'est-ce que vous amenez, parce que, oui, le gars de l'équipement doit informer le producteur, puis voici les équipements qu'il a, puis, en même temps, bien, il y a une responsabilisation en tant que producteur aussi, que je dois nettoyer mes équipements pour être sûr d'être visible aussi.

M. Bolduc : Il y a aussi le fait que depuis 10 ans, puis je pense que ce n'est pas un mystère pour personne, on voit les équipements graduellement devenir de plus en plus gros, de plus en plus fonctionnels. Il y a 10 ans, des tracteurs de 200, 250 forces, c'était de l'équipement; aujourd'hui, ce n'est plus des équipements rares du tout. On voit des tracteurs de jusqu'à 400 forces sans difficulté, puis là, bien, ça amène que les fosses, que les transports d'équipement, etc., il y a des capacités supplémentaires et, de plus, ils ont maintenant des transmissions automatiques, avec des vitesses que je qualifierais de très supérieures, ce qui fait que souvent, ils utilisent ces gros tracteurs là pour faire du déplacement sur des routes que je qualifierais d'«à trafic», là, au lieu du rang, puis ça aussi, ça crée une autre problématique.

Comment vous le voyez, ça? Parce qu'on ne peut pas l'éviter, dans bien des cas, étant donné que les propriétaires agricoles deviennent avec des superficies de plus en plus larges puis il y a une espèce de déplacement quasi inévitable pour faire les productions. Comment vous voyez cet apport-là ou comment on pourrait mieux se préparer? Les gens en campagne, ils le savent, là, mais il y a des touristes qui passent, qui ne sont pas nécessairement au fait des choses.

M. Caron (Martin) : Mais je reviens encore sur des points, sur un des aspects de l'éducation, l'éducation, oui, en tant que producteur, mais l'éducation aux citoyens aussi. Ce n'est pas pour rien qu'on vous demande des campagnes de sensibilisation. Juste pour vous mentionner, dans notre mémoire, on n'a pas tout marqué. On a des fédérations régionales, syndicats locaux présentement qui passent des annonces dans les journaux locaux pour dire à la population : Attention, dans le prochain mois, il y a de l'ensemencement qui fait... vous allez voir. À la récolte, c'est la même affaire, dire : Attention! vous allez voir des batteuses. C'est le temps de la récolte, on fait ça pour vous nourrir. Ces choses-là, je vous dirai que nos fédérations régionales, syndicats locaux, assument les frais de ça et paient ces choses-là parce qu'ils ont en bien la sécurité, mais c'est surtout l'aspect de l'éducation.

L'autre élément que vous amenez, c'est essentiel d'expliquer ça pour vous, de plus en plus, en tant que producteur, je suis confronté à l'aspect économique et l'impact économique. Quand j'achète de la machinerie, bien souvent, on achète de la machinerie comme ça, on va l'acheter en CUMA, en coopérative d'utilisation de la machinerie agricole. Donc, ces machineries-là ne me servent pas juste à moi, elles vont servir à trois, quatre autres producteurs pour optimiser au niveau de mon investissement, tout ça. Ça fait que c'est sûr que ça se promène un petit peu plus, mais à quelque part, je pense, pour répondre à votre question, c'est un aspect de l'éducation qu'on doit amener et, je vous dirais, au niveau des horaires aussi qu'on utilise ces équipements-là. Je pense qu'on en est bien conscients en tant que producteurs agricoles aussi.

Le Président (M. Iracà) : Merci. Alors, il vous reste 2 min 30 s.

M. Bolduc : Je peux prendre un peu de temps, parce qu'il y avait aussi la question de ces signalisations temporaires là, comme vous l'avez parlé. Puis vous nous parlez d'un débat sur la responsabilité dans le cas où vous pourriez mettre des affiches, j'ai bien compris, dans le cas des vélos puis il y a peut-être d'autres utilisateurs comme des quads ou des équipements comme ça qui sont toujours utilisés.

Les expériences que vous avez faites dans certaines régions où c'est, disons, entre parenthèses, toléré, est-ce que les gens ont trouvé un bénéfice direct? Je parle des gens qui sont impliqués dans ce milieu-là. À part l'agriculteur, les gens, est-ce que vous avez eu des feed-back de la population ou des municipalités?

• *(20 h 40)* •

M. Caron (Martin) : Oui, exactement. C'est pour ça qu'on voit le bienfait, parce que les personnes ralentissent, et ça permet juste un contact. Vous savez, je vous ai dit que je suis producteur agricole, juste un contact avec la personne avec les yeux puis juste de voir... puis d'ailleurs j'ai mon député qui est ici et qui sait à quel endroit que je suis, je suis collé vraiment sur la ville. Mais juste d'avoir ce lien-là entre autres avec les personnes puis qui nous font ça, comme ça, là, parce qu'ils comprennent qu'on est en train de travailler, puis qu'on a des récoltes, puis, malheureusement, on n'a pas le choix, il faut passer, mais juste cet aspect-là permet d'avoir un contact, un lien rapidement. Mais je pense que l'aspect de l'éducation... puis, quand on met ces pancartes-là, c'est une plus-value parce que les personnes comprennent.

Il y avait d'autres pancartes aussi qui avaient été faites pour les virages à gauche puis juste en haut c'était marqué : «Cette machine travaille pour vous nourrir.» C'était juste pour mentionner aux personnes, en voulant dire, tu sais, on récolte, c'est parce qu'on veut vous nourrir, là. Juste de prendre connaissance là-dessus. Je pense qu'il y a eu beaucoup d'initiatives présentement, mais on est rendus à cadrer vraiment ça pour s'assurer que tout est légal et tout est sécuritaire. Mais je vous dirais, on a des bons échos.

Le Président (M. Iracà) : Merci beaucoup. Ceci met fin au bloc d'échange avec la partie gouvernementale. Nous allons procéder à un deuxième bloc d'échange, avec l'opposition officielle, M. le député de René-Lévesque.

M. Ouellet : Merci beaucoup, M. le Président. Pour que je comprenne bien, messieurs, le travail que vous demandez, c'est de changer une norme existante depuis combien de temps par rapport aux charges sur les équipements ou le type d'équipement utilisé? Depuis combien de temps que ça existe et depuis combien de temps ça n'a pas été changé?

M. Bernier (Daniel) : En fait, c'est une norme qui existe depuis longtemps. Ce qui est arrivé, c'est qu'avec l'évolution de la machinerie, on s'est retrouvés avec des épandeurs avec de nouvelles configurations, et, pour répondre aux besoins du fait que, pour améliorer la portance dans les champs, les roues sont devenues plus grosses, on a augmenté le nombre d'essieux, et puis là on s'est retrouvés avec des configurations qui ne cadraient pas avec les normes existantes qui sont prévues pour le camionnage. Et donc là on se retrouve, dans certains cas, avec des équipements qu'on pénalise indûment, par exemple, en ne tenant pas compte du fait qu'ils ont des roues larges à basse pression. Le règlement dit : Si vous n'avez pas de roues doubles, on vous pénalise automatiquement de 1 000 kilos par essieu. Donc, ça, c'est quelque chose qui devrait se corriger éventuellement, mais qui n'est toujours pas fait.

Et autre exemple, il y a une limite dans l'espacement des essieux qui est prévue parce qu'on comprend que, dans le camionnage, s'il y a trop d'espacement entre les essieux, quand les camions vont virer, ça va briser l'asphalte, mais les épandeurs qu'on a, ils sont à essieux dirigeables. Donc, ce problème-là dû à l'espacement des essieux, il est contrecarré par le fait qu'on a des équipements qui sont adaptés justement pour ne pas briser la surface. Et donc là on applique une norme de camionnage à un équipement qui n'est pas un camion puis qui est prévu justement pour minimiser l'impact au sol. Donc, c'est ce genre d'adaptation là qu'il faudrait faire, là.

Et donc, pour répondre à votre question, la norme, elle existe depuis longtemps, mais là on est rendus avec des équipements qui ne cadrent plus avec ces règles-là.

M. Ouellet : Merci, M. le Président. Vous parliez tout à l'heure que les premières indications de vos discussions que vous aviez avec le ministère, on parlait d'une échéance peut-être de 24 mois. Le ministre a mis une exigence plus serrée, 12 mois, mais ça nous amène à février 2019. On vient de passer la saison de récoltes qui s'en vient. Est-ce qu'on pourrait faire plus vite pour vous aider à la saison de récoltes qui s'en vient? Est-ce que ça serait envisageable, selon vous?

M. Caron (Martin) : Bien, peut-être dans un premier temps, je pense qu'un des éléments que j'apprécierais grandement, c'est que les panneaux qu'on vient de parler, est-ce qu'on est capables de s'entendre sur une procédure par rapport à ça? On comprend par les statistiques, puis les normes, et les charges, ça prend quand même du temps pour monter les dossiers et tout ça parce qu'il faut se baser sur des faits réels puis un aspect scientifique. Mais je pense que les panneaux de visibilité... je vous donne un exemple. On a deux fédérations régionales qui passaient une commande pour les panneaux, là, pour ce printemps. Tout de suite Daniel a intervenu : Arrêtez, stoppez la commande, là, on veut vraiment avoir l'aval au niveau du ministère pour s'assurer que, si on fait quelque chose, on n'est pas illégal, là. Ça fait que ça, je pense qu'on pourrait le faire rapidement.

Il y a un autre élément aussi qu'on pourrait aller un petit peu loin, puis je fais du pouce sur qu'est-ce que Daniel a dit, je vous donne juste un exemple, le fameux permis pour les vis à grain. Je veux juste vous amener que les producteurs sont rendus un petit peu plus loin. Vous savez que, si on transporte une vis à grains, ça prend un permis puis... mais c'est un côté administratif bien souvent. On nous demande les distances, mais la personne qui nous remplit ça ne sait pas nécessairement à quel endroit où est-ce qu'on reste, tout ça. Le permis est fait. Moi, en tant qu'auditeur, ça me coûte un prix. Puis les producteurs sont plus loin que ça, les producteurs ont dit : À la place de me donner un permis, si tu me dis que ça me prend une escorte en arrière, j'aime autant que tu me dises que ça me prend une escorte. On évite le côté administratif, puis automatiquement les personnes se promènent. Mais il y a une règle puis il y a une méthodologie.

Ça, c'en est, des exemples concrets qu'on amène. À la place, du côté administratif, il y a des choses comme ça qu'on peut simplifier puis qu'on peut s'entendre, et les producteurs sont prêts à les faire, ces gestes-là.

M. Ouellet : En période de récolte ou en période à haute fréquence de déplacement, évidemment que ça amène une dimension à risque plus grande sur nos routes. Est-ce que votre union discute avec les autorités policières pour avoir une surveillance accrue lors de ces périodes-là? Est-ce que vous sentez que les policiers sont sensibilisés à cette surveillance qui pourrait être faite? Parce que ce qu'on cherche à faire, dans le fond, c'est que les gens... même si les règlements ne sont pas changés, on veut que les gens adoptent quand même leurs comportements avec ce qui se passe dans certaines périodes.

Est-ce que vous avez ces discussions-là avec les policiers? Est-ce qu'on vous demande aussi de quelle façon les forces d'autorité pourraient vous donner un coup de main pour vraiment baisser la vitesse dans ces secteurs-là, dans ces moments-là, et donc rendre moins à risque les gens qui circulent à même les chemins?

M. Bernier (Daniel) : En fait, les discussions entre nos fédérations régionales, c'est plus avec le monde municipal, les MRC. À ma connaissance, il n'y a pas vraiment d'échange qui a été fait avec les corps policiers, mais ça pourrait être une très bonne idée, là, d'accentuer la surveillance. Mais ça, ça n'a pas été exploré. C'est plus, là, des échanges avec le milieu municipal pour que justement, en période intensive de travaux, il y ait de l'information, des communications qui soient faites à l'intention des usagers de la route pour qu'ils soient plus prudents.

M. Ouellet : Dans votre mémoire, vous parlez d'inciter les écoles de conduite à intégrer à leur contenu de formation des renseignements concernant la manière de se comporter en présence de véhicules agricoles. On aura les gens des écoles de conduite demain en commission parlementaire. Est-ce que vous avez déjà des documents didactiques? Demain matin, là, ils voudraient intégrer ça dans leurs cours. Est-ce que vous avez déjà des documents ou des façons de faire où la transmission d'informations se ferait aisément pour dire : Bien, oui, effectivement, on pense qu'il faudrait le mettre? Dans certains secteurs agricoles, ça demeure un enjeu, mais, partout au Québec, on pourrait croiser, tôt ou tard, un appareil agricole. Est-ce que vous avez de l'information rapidement qu'on pourrait transmettre, qui pourrait déjà être inscrite dans le cursus des écoles de conduite?

M. Caron (Martin) : Bien, la première des choses, le vidéo qui a été fait était vraiment très bien fait, et c'en est un des exemples que les écoles de conduite peuvent se servir.

En même temps, c'est de prendre un petit peu plus de temps d'expliquer le triangle orange. Ça, c'est bien du monde, comme on vous dit. Il y en a qui se disent : O.K., je peux dépasser n'importe quand puis je ne me méfie pas qu'il peut virer à gauche. Tu en as d'autres qui ont dit : Aïe! là, je ne peux pas dépasser, c'est une ligne double. Et là ils ne comprennent pas pourquoi que nous, les producteurs, on ne peut pas se tasser sur l'accotement. Mais nous, dans nos règles puis avec les formations qu'on a suivies, on ne peut pas se tasser. Et là on se fait dire : Voyons donc! Pourquoi tu ne te tasses pas? Tasse-toi. Laisse-moi passer. Bien non, dans la règle, je n'ai pas le droit d'aller sur l'accotement. Ça fait que... Mais c'est tous des éléments comme ça qui sont dans la loi, mais ça prendrait sûrement un petit bloc au niveau... Surtout quand on tombe dans des aspects ruraux, entre autres, il faudrait vraiment prendre un petit peu plus de temps.

Remarquez bien, je vous dis ça du monde rural puis, à quelque part, on a beaucoup du monde de la ville qui descendent en campagne puis qui viennent visiter. Ça fait que je pense qu'il faudrait adopter un bloc vraiment côté machinerie agricole. Puis c'est des temps donnés, tu sais, ce n'est pas durant toute l'année, là. Bien souvent, c'est au printemps puis c'est à l'automne que ça se passe, entre autres, là.

M. Ouellet : Vous avez raison, effectivement, le fameux triangle porte à confusion. J'ai 40 ans, j'ai suivi mon cours il y a de ça 16 ans et je peux vous avouer que je ne me souviens plus de cette règle, de ce fameux triangle. Alors, si vous permettez, après la commission, j'aimerais juste que vous me... parce que je me suis toujours posé la question : Pourquoi qu'il ne se tasse pas? C'est niaiseux, mais pourquoi il ne se tasse pas?

Des voix : ...

M. Ouellet : Comment?

Une voix : ...

M. Ouellet : Non, non. Ça va. J'ai déjà payé. J'ai déjà payé.

M. Caron (Martin) : ...le contact des yeux, mais il n'y a pas...

M. Ouellet : Oui, puis, tu sais, je dis : Pourquoi qu'il ne se tasse pas?

M. Caron (Martin) : Le non-verbal nous dit des choses.

M. Ouellet : Mais je comprends que ça représente aussi un enjeu et un stress à ceux et celles qui conduisent, parce que les gens, ils n'adoptent pas leurs comportements derrière ce véhicule-là... pourraient effectivement causer des accidents dans ces endroits. J'ai terminé, M. le Président. Merci.

Le Président (M. Iracà) : Merci beaucoup. Alors, ceci met fin au bloc d'échange avec l'opposition officielle. Nous allons poursuivre avec le dernier bloc d'échange, et non le moindre, avec le député de Deux-Montagnes.

• *(20 h 50)* •

M. Charette : Merci, M. le Président. Merci, messieurs, d'être ici ce soir. Vous l'avez dit, c'est important de le rappeler, le mandat ou la mission que se sont donnés les producteurs, c'est de nourrir le Québec. C'est bien de le rappeler, parce que ça a aussi des impacts et il faut pouvoir modérer à l'occasion nos frustrations, notre incompréhension en se rappelant le pourquoi de cet équipement-là sur certaines de nos routes. Donc, merci de votre présence.

Je dois vous avouer, j'aime bien la nature des échanges ce soir en ce sens qu'on comprend qu'il y a des éléments, des irritants qui sont davantage de nature réglementaire. On comprend qu'il y a une volonté, là, de peut-être resserrer certains échéanciers au niveau des travaux avec le ministère des Transports, là. Pour moi, ce sont de bonnes nouvelles, effectivement. Et c'est déterminer, à travers ces travaux-là, qu'est-ce qui est de nature réglementaire, qu'est-ce qui est de nature législative, qu'est-ce qui laisse place à de plus grandes campagnes de communication, par exemple.

Et j'ai noté certains éléments de vos interventions respectives. Vous avez mentionné la largeur. C'est un fait, c'est un fait reconnu, tout l'outillage s'est passablement modernisé au fil des années. La signalisation, c'est un fait que ça peut être problématique dans certains cas. Vous avez abordé très, très rapidement la question des horaires. J'aimerais peut-être vous entendre davantage. Je me souviens, au fil des ans, il y a eu quelques accidents dans certains cas, un en particulier dans mon secteur qui a été malheureusement mortel il y a quelques années. Et c'était justement de l'équipement très, très lourd, qui voyageait de nuit, avec un éclairage qui était réglementaire, mais en même temps, est-ce que c'était adéquat?

Donc, est-ce qu'il y a une volonté d'adapter certains déplacements au gré de la clarté du jour? Est-ce qu'il y a un mot d'ordre ou, à tout le moins, est-ce qu'il y a des enseignements qui sont faits à ce niveau-là ou la tâche exige malheureusement... parce que vous faites de longues journées. Il faut que l'équipement soit sur la route à quatre heures du matin jusqu'à tard le soir. Bref, quelles sont les lignes de conduite à ce niveau-là?

M. Caron (Martin) : Je vous dirai, par rapport un petit peu à nos affiliés, entre autres, que ce soit nos producteurs de grains... Je peux parler des autres productions aussi, que ce soit pommes de terre, tout ça. C'est vrai que c'est des temps intensifs de récolte qu'on a à faire.

Les producteurs, même s'il n'y a pas de règlement présentement d'avoir une escorte sur différents véhicules, la plupart du temps, quand ça arrive le soir, les personnes mettent une escorte en arrière pour s'assurer qu'il y ait une distance puis que ce soit bien visible. Ça fait que, même si le règlement... Puis c'est ça, c'est un élément qui m'amène à amener ce commentaire-là : il n'y a rien de mieux que l'éducation puis l'information. Puis je vous le dis très sincèrement, en tant que producteur agricole, là, je n'ai pas idée d'avoir un mort sur la conscience qui aurait entré dans ma machinerie qui n'était pas éclairée, là. J'en ai vu un de mes amis à Maskinongé, entre autres, puis il est arrivé de quoi, puis il a eu tellement peur... Pourtant, il était visible, là, mais il me l'a dit, il dit : Écoute, là, il faut en mettre encore plus, là, parce qu'on ne veut pas vivre avec ça sur la conscience.

Ça fait que ce n'est pas obligé de mettre un règlement, mais je pense que c'est la formation, l'éducation et les outils aussi qui peuvent nous permettre d'être de plus en plus visibles. Je pense, c'est ça qui va mettre les producteurs responsables, entre autres, de ces éléments-là et on va s'éviter des frais administratifs, je pense, puis on va investir plus sur de l'équipement adéquat pour répondre puis pour être visible entre autres.

Le Président (M. Iracà) : M. le député.

M. Charette : J'aime beaucoup également les questions d'affichage qui ont été abordées. Effectivement, lorsqu'on est dans un corridor scolaire, par exemple, c'est largement indiqué. Donc, j'aime la possibilité qu'il y ait un affichage en conséquence dans des zones où la circulation peut être plus dense, que ce soit un affichage temporaire au gré des saisons ou carrément dire : ce secteur-ci, attention, automobilistes, cyclistes, motocyclistes, parce qu'effectivement il y a des véhicules agricoles qui sont en droit d'être là. Il faut le rappeler que ce droit-là existe. Ce n'est pas de la délinquance, là, c'est une présence qui est nécessaire sur nos routes.

Donc, ça, c'est un élément qu'on va surveiller, et j'espère qu'à travers le projet de loi, l'étude, on puisse arriver à déterminer : Est-ce qu'effectivement vous avez la latitude nécessaire actuellement? Est-ce que ça nécessite un changement ou un amendement au projet de loi actuel? Bref, très heureux de voir qu'il y a cette discussion avec les ministères, mais surtout très curieux de voir si rapidement on peut parvenir à vous faciliter la tâche pour vous permettre de vous adonner à votre mandat, à votre mission, mais s'assurer aussi que nos routes, dans ces secteurs-là, restent sécuritaires.

Moi, je suis dans le secteur de Deux-Montagnes, avec un certain nombre de producteurs, et ces routes-là, depuis quelques années, sont de plus en plus utilisées aussi par des cyclistes. Donc là, ça fait une combinaison qui peut être assez hasardeuse : l'équipement très lourd avec une portée très large, des automobilistes qui perdent patience parce qu'ils se sentent lésés dans leur droit d'utiliser la voie en question, des cyclistes à travers tout ça. Donc, ça peut faire un mélange qui est assez dangereux.

Donc, j'apprécie vos efforts au niveau de la communication, au niveau de la formation de vos membres aussi. Puis on va espérer qu'à travers les travaux de la commission pour l'étude du présent projet de loi, on puisse arriver avec des réponses concrètes. Et l'échéancier qui a été resserré, pour moi aussi, là, encore une fois, c'est une belle nouvelle, en espérant que ça donne les résultats escomptés. Donc, merci.

Le Président (M. Iracà) : Merci, M. le député. Ça finissait par un commentaire plus que par une question. Merci beaucoup pour vos remarques. C'est très utile pour la commission

L'ordre du jour étant épuisé, je lève la séance, et la commission ajourne ses travaux mercredi 7 février, après les affaires courantes. Merci beaucoup et bonne soirée.

(Fin de la séance à 20 h 56)